PRZEGLĄD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY





WIDOK Z LOTU PTAKA NA FORT DUNLOP.

MIESIĘCZNIK TECHNICZNO SPORTOWY
No 24 ROK 2 CENA 2 ZŁ.

Przed 50 laty George B. Selden uruchomił pierwszy samochód i do jego smarowania używał naszego oleju.



Szliśmy stale z postępem techniki automobilowej i dziś nowoczesny samochód również jest smarowany olejem GARGOYLE MOBILOIL.



Przed 20 laty ukazała się pierwsza Tabela Polecająca GARGOYLE MOBILOIL, oparta na naszem doświadczeniu w tej dziedzinie.

Zapewnijcie sobie „Właściwe smarowanie Waszych samochodów“, używając tej marki olejów, którą wskazuje dla nich TABELA POLECAJĄCA GARGOYLE MOBILOIL



TABELA POLECAJĄCA GARGOYLE MOBILOIL daje każdemu automobiliście możność wybrania samemu z naukową dokładnością odpowiedniego oleju do swego samochodu.





VACUUM OIL COMPANY S. A.

CZECHOWICZE, POCZTA DZIEDZICE. WARSZAWA, ELEKTORALNA 11.

KRONIKA

Zawody na „drogach brukowanych". Koło Lille we Francji odbyły się interesujące wyścigi samochodowe i motocyklowe na wyboistych drogach, brukowanych kamieniem polnym. W biegu samochodów, rozegranym jako handicap sześciogodzinny, pierwszy przybył do celu Dore na maszynie Corre la Licorne, podczas gdy w klasyfikacji scratch największy dystans w ciągu przepisanego czasu pokrył Rost na samochodzie Georges Irat, przebywając 494 km. z szybkością średnią 82 km/g. W trzygodzinnym wyścigu motocyklowym zwyciężył Debay na Gillet 500 cm.^{3}, pokrywając przestrzeń 232 km. z szybkością średnią 77 km/g. Drugim był Dore na samochodziku B. N. C., trzecim Bentley na motocyklu Sarolea, a czwartym Bruscoli na motocyklu Aubier et Dunne.

Wyścigi na wzniesieniu Gaillon. Klasyczne wyścigi na wzniesieniu Gaillon rozegrane zostały po raz 23 na przestrzeni jednego kilometra ze startem z miejsca. Najlepszy czas dnia osiągnął Eddoura na litrowym motocyklu Koehler Escoffier, rozwijając szybkość 112 km/g. Najlepszy czas samochodów uzyskał Ortmans na sportowej maszynie Panhard Levassor z szybkością 98 km/g. Poza tem wyróżniły się swemi wynikami następujące marki motocyklowe i samochodowe: Monet Goyon, Morgan, Sandford, B. N. C., Bugatti, Rovin, SimaViolet i Corre la Licorne.

Dzień rekordów w Oostmalle. W wyścigach o belgijski rekord szybkości na przestrzeni jednego kilometra ze startem lotnym najlepszy czas dnia uzyskał Sbaiz na motocyklu F. N. 500 cm.^{3}. z szybkością średnią 175 km/g. W klasie samochodów wyścigowych zwyciężył Charlier na Bugatti z szybkością 169 km/g, a w klasie samochodów sportowych — Buriano na Speedsport z szybkością 135 km/g.

Wyścigi na wzniesieniu Arlberg. Międzynarodowe wyścigi na trudnem wzniesieniu alpejskiem Arlberg, zorganizowane zostały po raz pierwszy przez Automobilklub Austrji, na przestrzeni 22 km. Pierwszym rekordzistą wzniesienia został Bussinger, który na motocyklu A. J. S. uzyskał najlepszy czas dnia 14 m. 40,04 s. W klasie samochodów sportowych zwyciężył Stuck na Austro Daimler w czasie 15 m. 15,41 s.

Nowy rekord w jeździe dwudziestoczterogodzinnej. Torowy rekord dwudziestoczterogodzinnej jazdy samochodem został pobity w ostatnich dniach września w autodromie Montlhery. Trzej kierowcy, Marchand, Morel i Kiriloff, zmieniając się w prowadzeniu ośmiocylidrowego samochodu wyścigowego Voisin, przewyższyli rekord poprzedni o przeszło 200 km., pokrywając w ciągu doby przestrzeń 4383 km. 851 m. z fenomenalną szybkością średnią 182 km. 660 m/g. Podczas tej rekordowej jazdy padło jeszcze sześć innych długodystansowych rekordów światowych szybkości.

Wielka Nagroda Anglji. Rozegrany pod ulewnym deszczem w dniu 1 października wyścig samochodowy o Wielką Nagrodę Anglji zgromadził na torze Brookland jedenaście maszyn: sześć Bugatti, trzy Delage i dwie Thomas.

Dystans wyścigu wynosił 526 km. w 125 okrążeniach autodromu. Ażeby zawody upodobnić do szosowych, poustawiane zostały na poprzek toru przeszkody z piasku, których omijanie imitowało normalne zakręty szosy.

Wyścig miał przebieg bardzo monotonny, gdyż trzy samochody Delage, jako najszybsze na torze, miały zdecydowaną przewagę i dosłownie zmiażdżyły swych przeciwników, nie dopuszczając ich do głosu ani na chwilę od początku aż do końca biegu. Na pierwszem miejscu przybył do celu niepokonany Robert Benoist w czasie 3 g. 49 m. 14 s. z szybkością średnią 138 km/g. Drugim był Bourlier a trzecim Divo. Dopiero w wielkiem oddaleniu za zwycięskim zespołem Delage zaklasyfikowali się Chiron, Materassi i Williams na samochodach Bugatti.

Fabryka Delage, dzięki swym świetnym sukcesom w tegorocznych wielkich wyścigach, zdobyła Mistrzostwo Świata na rok 1927.

Górskie wyścigi w Norwegji. Podczas wyścigów na wzniesieniu zwanem „Korkociąg", położonem w pobliżu Oslo, najlepszy czas dnia osiągnął szwedzki kierowca Fredlund na samochodzie Chandler, bijąc rekord wzniesienia.

Wyścigi 200-milowe. Doroczne wyścigi na przestrzeni 200 mil angielskich rozegrane zostały na torze autodromu Brookland w dniu 15 października przy udziale 29 współzawodników. Do celu pierwszy przybył znany rekordzista Malcolm Campbell na półtoralitrowym samochodzie Bugatti w czasie 2 g. 38 m. 13 s. z szybkością średnią 122 km/g. Drugim był Purdy na Thomas a trzecim Dykes na Alvis. W kategorji 1100 cm^3. zwyciężył Morel na Amilcar w czasie 2 g. 41 m. z szybkością 116 km/g. przed Ballsem i Martinem na maszynach tejże marki. Z kategorji 750 cm^3. żaden uczestnik nie skończył wyścigu w przepisanym czasie maksymalnym.

Zawody w Montlhery. Na zakończenie sezonu zorganizowane zostały na „torze szybkości" autodromu Montlhery w dniu 16 października zawody samochodowe i motocyklowe, które składały się z szeregu wyścigów na przestrzeni 50 km. Najlepsza szybkość dnia osiągnięta została w

TABELA CIŚNIENIA POWIETRZA

DLA

OPON KORDONOWYCH TYPU BALONOWEGO

DUNLOP

Z DRUTEM LUB Z BRZEGIEM PROSTYM DLA OBRĘCZY O BRZEGU PROSTYM LUB NOWEGO TYPU O WGŁĘBIONEM ŁOŻYSKU.

Wymiar i typ opony	Siła nośna każdej osi kg.	Ciśnienie atm.	Wymiar i typ opony	Siła nośna każdej osi kg.	Ciśnienie atm.	Wymiar i typ opony	Siła nośna każdej osi kg.	Ciśnienie atm.
27 × 4.40 obręcz 3½ cala koło 19 cali	450 510 600 680 750 780	1.500 1.750 2.000 2.250 — —	29 × 4.95 obręcz 4 cale koło 20 cali	630 720 810 900 970 1000	1.750 2.000 2.250 2.500 — —	30 × 5.77 i 32 × 5.77 obręcz 4½ cala koło 22 cale	840 920 1030 —	2.000 2.250 2.500 2.750
29 × 4.40 obręcz 3½ cala koło 21 cali	450 510 600 680 750 780 850 940	1.500 1.750 2.000 2.250 2.500 — — —	31 × 4.95 obręcz 4 cale koło 22 cale	630 720 810 900 970 1000	1.750 2.000 2.250 2.500 — —	32 × 6.20 obręcz 4½ cala koło 20 cali	760 840 920 1000	1.500 1.750 2.000 2.250
30 × 4.40 obręcz 3½ cala koło 22 cale	450 510 600 680 750 780 850 940	1.500 1.750 2.000 2.250 2.500 — — —	30 × 5.25 obręcz 4 cale koło 20 cali	620 710 820 910 1000 1100	1.500 1.750 2.000 2.250 2.500 2.750	33 × 6.00 obręcz 4½ cala koło 21 cali	870 960 1110 1200 1350 1500	1.750 2.000 2.250 2.500 2.750 3.000
30 × 4.75 obręcz 3½ cala koło 21 cali	490 580 670 760 850 900 940	1.500 1.750 2.000 2.250 2.500 — —	31 × 5.25 obręcz 4 cale koło 21 cali	620 710 820 910 1000 1100	1.500 1.750 2.000 2.250 2.500 2.750	33 × 6.75 i 35 × 6.75 obręcz 5 cali koło 21 cali	1190 1360 1490 1680 1800 2000	2.000 2.250 2.500 2.750 3.000 3.250
28 × 4.95 i 30 × 4.95 obręcz 3½ cala koło 19 cali	630 720 810 900 970 1000	1.750 2.000 2.250 2.500 — —	32 × 5.25 obręcz 4 cale koło 22 cale	620 710 820 910 1000 1100	1.500 1.750 2.000 2.250 2.500 2.750	34 × 7.30 obręcz 5 cali koło 20 cali	910 1110 1370 1590 1700 1940 2110	1.750 2.000 2.250 2.500 2.750 3.000 3.250

Załóż Dunlopy, a będziesz zadowolony.

THE DUNLOP RUBBER COMPANY LIMITED, BIRMINGHAM.
FILJE NA CAŁYM ŚWIECIE.

Dunlop to jednostka z którą się porównywa wszystkie inne opony

biegu pań, gdzie zwyciężyła znana kierowczyni czeska Junkowa, na samochodzie Bugatti, rozwijając średnio 137 km/g. W wyścigu samochodów półtoralitrowych pierwszy przybył do celu Doré na Corre la Licorne z szybkością 126 km/g., a w wyścigu samochodów 1100 cm^3. — Perrot na Salmsonie z szybkością 119 km/g. Bieg motocykli 500 cm^3. wygrał Francisquet na Sunbeam z szybkością 119 km/g., a w trójmeczu motocykli litrowych triumfował angielski rekordzista Temple.

KRONIKA MOTOCYKLOWA

Wyścigi motocyklowe o Wielką Nagrodę Francuskiego Klubu Motocyklowego odbyły się w dniu 2 października na małym torze szosowym autodromu Montlhery. Udział w nich brali jeźdźcy francuscy, angielscy i niemieccy. Na pierwszem miejscu przybyli do celu: Sourdot na Monet Goyon w kat. 175 cm^3., Coulon na Terrot w kat. 250 cm^3. i Gaussorgues na Monet Goyon w kat. 350 i 500 cm^3. Pozatem w biegach cyclecarów i samochodzików zwyciężyli: de Rovin na Rovin w kat. 500 cm^3., Treunet na Sima Violet w kat. 750 cm^3., Sandford na cycl. Sandford 1100 cm^3. i d'Havrincourt na Salmson 1100 cm^3.

Zawody w Brookland. W autodromie Brookland, przemienionym na tor szosowy przy pomocy przeszkód z piasku, zorganizowane zostały w dniu 8 października wyścigi o Wielką Nagrodę dla motocykli.

Wyniki były następujące: kat. 250 cm^3. — 1) Handley (Rex Acme) szybkość 81 km/g.; 2) Ashby (O. K. Supreme); 3) Fernibough (Zenith).

Kat. 350 cm^3. — 1) Simpson (A. J. S.) szybkość 89,5 km/g.; 2) Hicks (Velocette); 3) Hicatt (Cotton).

Kat. 500 cm^3. — 1) Bennett (Norton) szybkość 93 km/g.; 2) Cobbold (Sunbeam); 3) Sissons (Ariel).

Kat. 350 cm^3. z wózkami — 1) Pellatt (O. K.) szybkość 69 km/g.; 2) Bezturch (Coventry Eagle); 3) Crowther (Rex Acme).

Kat. 600 cm^3. z wózkami — 1) Staniland (Norton) szybkość 72 km/g.

Podczas wyścigów wydarzyło się wiele wypadków, na szczęście bez poważniejszych następstw.

Tor wyścigowy dla motocykli. Szosowy tor wyścigowy dla motocykli, mierzący jedną milę angielską w obwodzie, został skonstruowany w ogrodach Crystal Palace w Londynie. Jest on bardzo trudny, gdyż posiada wiele silnych wzniesień, spadków i ostrych zakrętów.

Wyścigi w Riederberg. W obecności z górą 12000 widzów odbyły się na górze w Riederberg w pobliżu Wiednia wyścigi motocyklowe. Dystans wynosił 4 km. Najlepszy czas dnia, 2 m. 49,8 s., uzyskał Runtsch na motocyklu Douglas.

Nowe rekordy. Motocykliści Temple i Richard, zmieniając się w prowadzeniu specjalnej maszyny Temple, pobili na torze autodromu Montlhery trzy następujące rekordy światowe w kat. 1000 cm^3.:

w 2 godziny — 307 km. 560 m. (szybkość średnia na godzinę 153 km. 780 m.);

w 3 godziny — 456 km. 998 m. (szybkość średnia na godzinę 152 km. 332 m.);

200 mil ang. w 2 g. 5 m. 26,17 s. (szybkość średnia na godzinę 153 km. 950 m.).

W kilka dni później Temple pobił w Montlhery światowy rekord szybkości na przestrzeni 50 km. w czasie 17 m. 15,68 s. z szybkością średnią 173 km. 798 m/g.

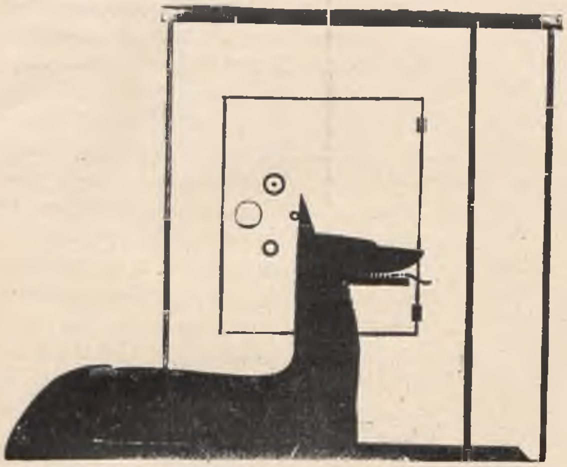
Na torze Brookland Baraswanath na motocyklu z wózkiem Brough Superior pobił dwa rekordy światowe w kat. 1000 cm^3., przebywając kilometr o starcie z miejsca z szybkością 120 km. 643 m/g. i milę ang. o starcie z miejsca z szybkością 129 km. 551 m/g.

Również na torze Brookland Dixon na motocyklu Brough Superior pobił rekordy światowe szybkości na przestrzeni 5 km. i 5 mil ang. o starcie z rozbiegu dla kategorji 1000 cm.^{3}, rozwijając średnio 166 km/g.

Próba wytrzymałości. Motocykl z wózkiem angielskiej firmy Ariel, w prowadzeniu którego zmieniało się kilku jeźdźców, odbył pod kontrolą Auto Cycle Union ciężką próbę wytrzymałości, przebywając na obwodzie szosowym koło Banbury przestrzeń 5000 mil ang., czyli przeszło 8000 kilometrów, bez jednego zatrzymania silnika i z szybkością średnią 32 km/g.

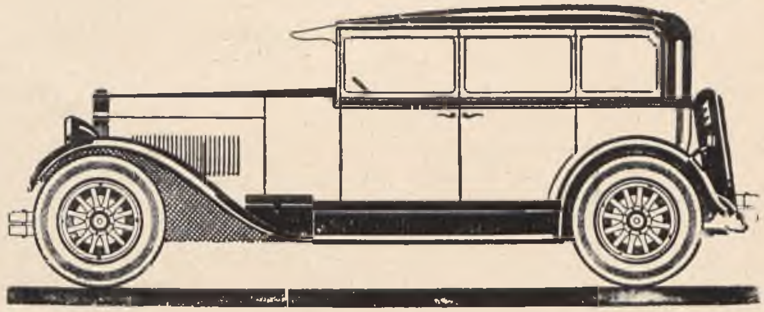
Ze statystyki. Ilość motocykli we Włoszech wynosi obecnie 48.825. W roku 1922 było tylko 27.851.

Również w Niemczech ilość motocykli wzrasta w szybkiem tempie. W roku 1923 było ich 59.389, w 1924 — 97.965, w 1925 — 161.509 i w 1926 — 263.345. W roku bieżącym spodziewany jest przyrost jeszcze większy niż w latach ubiegłych.



UWAGA. — Części zapasowe stale na składzie, ponieważ w GDAŃSKU znajduje się składnica samochodów i części zapasowych dla przedstawicieli STUDEBAKER'a w POLSCE.

PEWNA INWESTYCJA...



Nie wydawajcie pieniędzy jeśli nie jesteście pewni że to Wam przyniesie korzyść. Nie kupujcie lekkiego samochodu jeśli nie widzieliście Erskine Six. Jedynie ten samochód gwarantuje swą wytrzymałością i swą idealną sprawnością równie długi użytek jak najkosztowniejsze wozy, a nie pociąga za sobą tych wydatków, jakich wymagają te ostatnie.
Erskine Six posiada wszelkie cechy i zalety wielkich, luksusowych Studebaker'ów, słynnych w całym świecie ze swej legendarnej trwałości.
6 cyl. 9 KP., 100 Klm. na godzinę. Bierze pochyłości 11 % bez zmiany szybkości
Zbudowany specjalnie na Europę przez Studebaker'a.

ERSKINE SIX

ERSKINE

E A 91

Fabryki Samochodów THE STUDEBAKER CORPORATION of AMERICA
SOUTH BEND, Ind. St. Zjedn. A.P. - Gener. Przedstawicielstwa w POLSCE: WARSZAWA: AUTO-UNION, Sp. z ogr. odp., Ul. Wilcza Nr 1. Tel. 44-23 — ŁÓDŹ: Maks FISCHER & Ska, Ul. Piotrkowska 177. Tel. 461. — POZNAŃ: POZNAŃSKI AUTO-SKŁAD, ul. 27-go Grudnia 15. Tel. 39.09 — LWÓW: "AUTOELEKTRA" Biuro Techniczne; Bracia BALKO Ska. z O.O. Pasaż Mikolascha; Tel. 10-85. — KRAKÓW: ZYCHON, Plac Szczepański, Nr 8. — KATOWICE: Carl REICHMANN, ul. Stawowa Nr 5. Tel. 253. — GDAŃSK W. M.: AUTOSALE C° G. m. b. H. Hopfengasse 74. Tel. 25414 Sopot-Tel. 618. SAMOCHODY — AUTOBUSY — CIĘŻARÓWSKI — CZĘŚCI ZAPASOWE. Składnica dla Przedstawicieli w Polsce: **AUTOSALE C° G. m. b. H.** — Hopfengasse 74, GDAŃSK. — Adres Telegr.: AUTOSALE GDAŃSK.

ŻARÓWKI SAMOCHODOWE
PHILIPSA
zapewniają bezpieczną jazdę

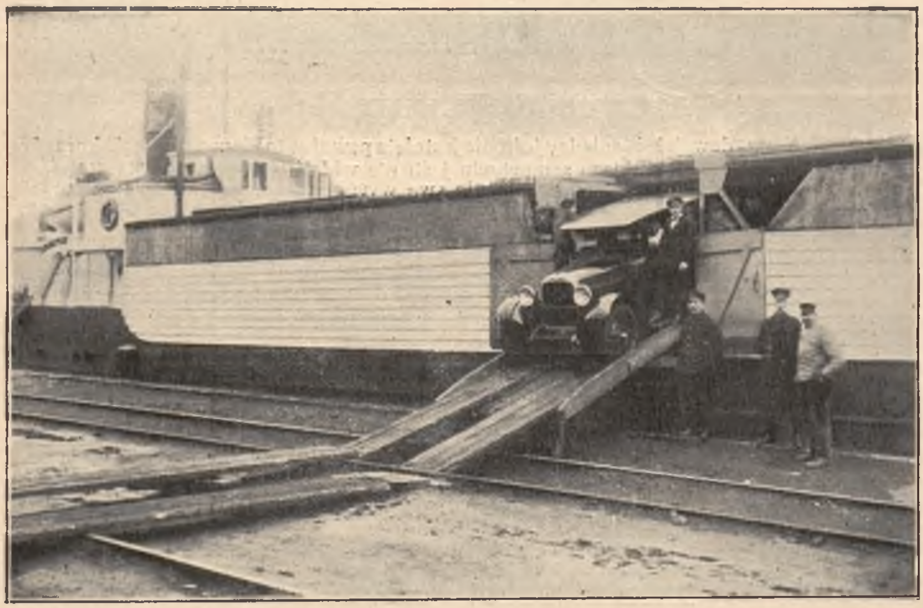
...

PROSTOWNIKI
PHILIPSA
umożliwiają ładowanie akumulatorów samochodowych z sieci prądu zmiennego

TRANSPORT SAMOCHODÓW PRZEZ OCEAN

Gdańsk 15-go listopada 1927 r. Dzisiaj przybył tutaj po raz pierwszy specjalny parowiec-garaż przywożąc nieopakowane samochody z Ameryki. Parowiec ten jest specjalnie urządzony do tego rodzaju transportów i kursuje regularnie między Antwerpją, Hamburgiem, Hagą a portami północnemi i rozwozi samochody, które przychodzą do Antwerpji lub Hamburga na podobnych jemu lecz większych okrętach.

Urządzenie tego pływającego garażu jest idealne. Samochód wjeżdża do niego jak do zwykłego garażu, jest umieszczony na specjalnych podstawach, wskutek czego zabezpieczony przeciw gwałtownym ruchom okrętu na morzu. Po przybyciu do podrtu przeznaczenia nakłada się koła i samochód wyjeżdża z okrętu jak z garażu. Jest to nadzwyczaj praktyczny sposób przewożenia wozów i chociaż jest jeszcze dość kosztownym, ma tą przewagę nad przewożeniem samochodów w skrzyniach, że po przybyciu nie potrzeba mozolić się nad monotowaniem samochodu i wóz otrzymuje się dokładnie w takim stanie w jakim wyjechał z fabryki.



Przedstawiciel jednej z największej w Ameryce i coraz popularniejszej u nas fabryki otrzymał znaczną partję samochodów tym okrętem-garażem i na jego zaproszenie udałem się zrobić kilka zdjęć z tego ciekawego wyładowania. 10 minut — 10 samochodów. Podczas gdy przy wyładowywaniu skrzyni ze zwykłego okrętu potrzeba conajmniej 15 minut na skrzynię, a potem X godzin na montaż.

Załączona fotografja pokazuje auto wyjeżdżające z okrętu, który je przywiózł.

Nazwa fabryki samochodów STUDEBAKER.

Nazwa okrętu „CHARLOTTE", Tow. ransportowego A. BERNSTEIN makler okrętowy w Gdańsku, znana polska firma C. HARTWIG.

RÓŻNE

MISTRZOWSKI LILIPUT.

Za niewątpliwie mistrzowski wyczyn precyzyjnej techniki uznać należy dzieło niemieckiego mechanika Janschütza, zamieszkałego w Baden-Baden, który zbudował najmniejszy na świecie samochód. Poświęciwszy bez mała piętnaście lat pracy i zbudowawszy 9 modeli, uzyskał nareszcie to, do czego dążył, i samochód cieszy się niezwykłem uznaniem sfer technicznych niemieckich.



Prawdziwym curiosum techniki jest czterocylidrowy chłodzony wodą motor, wykonany całkowicie przez Janschütza. Cylindry stanowią monoblok o odejmowanej głowicy, przyczem niezmiernie trudności nastręczało sporządzenie azbestowego pakunku. Charakterystyka motoru: średnica 20 mm., skok 30 mm., pojemność cylindrów 37 ccm. Rozrząd górny. Tłoki z blachy stalowej o ściance grubości $^1/_2$ mm., posiadają po trzy pierścienie! Smarowanie przez pompkę. Zapalanie — maneto Bosch'a typu FBC. Świece Bosch'a specjalne (małe). Ilość obrotów 6000 na minutę, przyczem motor wydaje odgłos identyczny z odgłosem motoru Bugatti. Sprzęgło o średnicy 16,1 mm. Ogólna długość „samochodu" 1 mtr. Napęd na tylne koła. Rozstawienie osi 30 cm. Opony Peters'a specjalnie skonstruowane. Waga ogólna 25 kg. Ten — powtarzam — mistrzowski wytwór techniki „rozwija" szybkość 28 klm./godz., przyczem kierowanie i operowanie mechanizmami napędowemi odbywa się za pomocą długich drucików, trzymanych w ręku przez biegnącego obok samochodu „kierowcę"!

B. J. K.

FORD PROJEKTUJE NOWY SPOSÓB SPRZEDAŻY SAMOCHODÓW.

Według wiadomości z „Chicago Tribune" z dnia 5 b. m. Ford opracował nowy sposób rozprzedaży swych samochodów. Nowy ten system ma na celu całkowite opanowanie rynku samochodowego, przynajmniej jeżeli chodzi o kategorję wozów tanich. Istota tego projektu polega na tem, że samochód będzie sprzedawany na raty, a właściwie mówiąc będzie niejako wydzierżawiany do użytku. Przy nabyciu samochodu nabywca będzie wpłacał 150 dolarów, następnie 6 dolarów miesięcznie, aż do czasu, gdy samochód zostanie zwrócony lub wymieniony na nowy.

Chociaż urzędowo ten projekt nie został ogłoszony lub potwierdzony, tem niemniej uważa się go za zupełnie możliwy do wykonania dla podobnego człowieka jak Ford, którego środki finansowe i materjalne są prawie nieograniczone.

Miesięczna opłata 6-ciu dolarów wygląda w rzeczywistości jako opłata za wydzierżawienie, przy tytule własności pozostającym przy zakładach Forda, chociaż nabywca ma możność korzystania z samochodu jak by on był jego własny. Po roku samochód ma być kompletnie odnowiony przez zakłady Forda, za bardzo małą zapłatą, lub wymieniony na nowy za opłatą również niedużą. W razie jeżeli nabywca samochodu przestanie uiszczać miesięczne opłaty, to samochód zostanie od niego odebrany.

W stanach Zjedn. Am. Półn. wypowiadają przypuszczenie, że niektórzy z konkurentów Forda mogą zpróbować naśladować jego pomysł podobnej sprzedaży, w razie jeżeli on okaże się praktycznym, lecz wszyscy zgadzają się w jednem że tylko bardzo duże i zasobne firmy mogą sobie na to pozwolić.

Wydatki połączone z wprowadzeniem tego planu sprzedaży w ciągu jednego lub, dwu pierwszych lat będą ogromne, gdyż ogromny kapitał zostanie unieruchomiony, przy czem przemysłowiec (fabrykant) w tym wypadku będzie również występować i jako bankier (finansista) wobec swoich odbiorców. Lecz jeżeli ten pomysł uda się wprowadzić w życie, to zyski mogą sięgnąć ogromnych setek tysięcy miesięcznie.

I. Z.



Bankiet Studebakera.

Z okazji Salonu Samochodowego w Paryżu, firma Studebaker, urządziła bankiet dla swych przedstawicieli w Europie. — Przy pierwszym stoliku na lewo siedzi p. *K. Reichmann*, generalny przedstawiciel Studebakera na Śląsku, — na prawo, z brzegu p. *B. M. Ivanenko*, Dyrektor Bloku Zach-Europejskiego, za nim p. *H. Kaliski*, współwłaściciel f-my Atosale, która jest hurtownią na Polskę. Drugi stół nieco w głębi, zajęty jest przez przedstawicieli prasy.

PRZEGLĄD PIŚMIENNICTWA OBCEGO

Becker G.: Automobilreifen Ergebnisse wissenschaftl. Untersuchungn. von Reifen in d. Versuchanstalt f. Kraftfahrzeuge d. Techn. Hochschule zu Berlin 1927 (95 S.) gr. 8⁰. Rm. 4.50

Favary E.: Motor Vehicle Engineering — Engines Their Desing and Construction. New 3erd edn. pp. 373. 136 ills. Ł. 1.

Smith S. Parker.: The Electrical Equipment of Automobiles. A book on principles for motor mechanics and motorists. Cr. 8 vo. pp. 140. Sh. 5.

Günter, Hans Walter de Haas. u. Paul Hirsch.: Der praktische Modellflieger. Das Bastelbuch f. Modellflugzeugbau. Unter Minntarb. von Fritz *Thiele* 3. volls neubearg. Aufl. von Collins-Günther: „Flugmaschinenbuch. Anleitg. zum Bau von Modellflugzeugen." Mit 360 Bildern im Text. (IV, 80 S., S. 289—304.) gr. 8⁰. Rm. 2.50.

Dingschert Karl Friedrich:: Prüfungsfragen für Kraftfahrer. 20 verb. Aufl. (24 S.) 8⁰. Rm. 1.—

Nissen Adolf.: Störungen am Kraftfahrzeug, ihre Ursachen, Wirkungen und deren Behebungen (nach dem gleichnamigen Kraftfahrzeug — Lehrfilm. (48 S) 8⁰, Rm. 1.—

Filus (d. i. Adolf *Schmal.*): Ohne Chauffeur. kl. 8⁰. Rm. 8.—

Ursinus Oskar. Flug-modellbau-Unterricht. Eine prakt. Anleitg. f. d. Modellbau u. Einführg. in d. Modellsport. (IV, 50 S.) 4⁰. Rm. 2.40.

Verres Rudolf.: Der moderne Strassenbau und seine wirtschaftliche Wertigkeit unter bes. Berücks. d. Problems d. Automobilstrassen. (VII. 224 S, 3 Tab.) gr. 8⁰. Rm 4 50.

Wissenschaftliche Gesellschaft für Luftfahrt e. V. (WGL) *Arbeiten* zur Luftnavigierung. Hrsg. vom Navigierungsausschuss d. WGL (V, 63 S.) gr. 8⁰. opr. Rm. 6.50.

Bordbuch für Automobilisten. Orakt. Fahrten. u. Betriebskostenbuch. 3 verb. Aufl. (284 S.) 8⁰. opr. Rm. 3.50.

Arntzen H.: Flugzeugführer. Werden u. Sein. (98 S.) 3 Bildtaf. 8⁰. Rm. 2.

Blakemore, Th. L. And W. W. Pa on Pressure airschips. Illustr. 8⁰. Doll. 8.—

Cogliolo P.; Codice aearonautice. 8⁰. L. 30.

Hirschauer L., et Ch. **Dollfus**: L'année aéronautique 1926/27. Illustr. 8⁰. Fr. 26.—

Leroux E.: Cours d'Aéronautique professé à l'Ecole d'application du génie maritime Illustr. 8⁰. Fr. 40.—

Lienhard G.: Agenda Dunod. 1928. Automobiles. Coll. Agenda Dunod. XXIV — 480 p. Rel pégamoid Fr. 17.—

Durand: Cours d'automobiles. II Voitures automobiles, 248 p. Fr. 35.—

Flebelkorn H.: Der praktische Automobil-Mechaniker. Ein Handbuch. (VIII, 292 S.) gr. 8⁰. Rm. 10 — opr. 12.50

SPIS RZECZY

DZIAŁ OGÓLNY

DZIAŁ PRZEMYSŁOWO-HANDLOWY

DZIAŁ SPORTOWY

DODATEK

K. Wallmoden — Elektrotechnika samochodowa arkusz IV. (Tylko dla stałych prenumeratorów).

PRZEGLĄD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY

MIESIĘCZNIK. REDAKCJA I ADMINISTRACJA WARSZAWA WILCZA 14 m 25 TEL. 54-99

ORGAN
WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLOWEGO I POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO

Nr 24 **Listopad 1927 r.** **Rok II**

REDAKTOR: Por. KAZIMIERZ WALLMODEN WYDAWCA: WOJSKOWY KLUB SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY
REDAKTOR PRZYJMUJE WE WTORKI I PIĄTKI OD GODZ. 16 DO 18

SALON SAMOCHODOWY W PARYŻU

Nazwa dorocznej wystawy samochodowej w Paryżu odzwierciadla doskonale atmosferę wystawy — jest to bowiem prawdziwy Salon. Minęły czasy, gdy zespół maszyn, wystawionych w Grand Palais Pól Elizejskich, był symbolem oszczędności, utylitaryzmu człowieka interesu — głównego nabywcy samochodów. Dziś górującym nastrojem wystawy jest komfort, dziś każda maszyna stara się być małym salonem — swojem wewnętrznem urządzeniem, wygodą pasażerów i przyjemnością kierowania.

Samochodów ciężkich — transportowych, pożarniczych, ciągników rolnych i przemysłowych, autobusów i całej plejady maszyn specjalnych, nie przeznaczonych do indywidualnego przewozu ludzi — wszystkiego tego napróżno szukalibyśmy w salonie. Samochody użytkowe 4 i 2-cylindrowe zepchnięte zostały w cień przez panoszące się wspaniałe 6-cio i 8-mio cylindrówki. Dążenie do komfortu w prowadzeniu maszyny, do elastyczności, które w swoim czasie skłoniło przemysł amerykański do stosowania nieproporcjonalnie wielkich i rozrzutnych silników, skierowało wysiłki konstruktorów francuskichh na drogę powiększania liczby cylindrów. Już dawno publiczność francuska zniechęciła się do dużych maszyn 4 cylindrowych, dziś poszła dalej w tym samym kierunku: od dużej maszyny wymaga coraz natarczywiej konstrukcji 8 cylindrowej, a od średniej — 6 cylindrowej. To też w kategorji ponad 16 koni, obejmującej wozy luksusowe i nadającej ton salonowi — maszyny 4 cylindrowe są jedynie unikatami. W kategorji 11 — 16 koni wozy 4 cylindrowe są jeszcze reprezentowane, lecz fabryki ograniczają się jedynie do produkcji już istniejących modeli, stwarzając obok nich nowe, o tej samej cenie, mniejszej mocy nominalnej i konstrukcji 6 cylindrowej. Spotyka się wśród nich już nawet silniki 7 konne (1200 cm.^{3}), zaś 8 i 10 konne są bardzo rozpowszechnione. Można śmiało powiedzieć, że losy średnego wozu 4 cylindrowego są we Francji już przesądzone.

Zobaczymy teraz, jak zarysowują się widoki zasadniczego wozu osobowego francuskiego 4 cylindrowego 10 konnego, stanowiącego przygniatającą większość produkcji fabryk francuskich. Na wystawie był on mało widoczny, nie jest bowiem salonem na kołach, tylko narzędziem pracy. Nie znaczy to bynajmniej, by miał on ustępować z pola, czy nawet tylko dzielić się z kimkolwiek swoją dotychczasową przewagą. Przeciwnie, coraz nowe fabryki podejmują jego budowę i żadna nawet najmniejsza 6 cylindrówka nie może z nim konkurować ceną. Cena zaś jest bardzo ważnym czynnikiem dla francuskiego nabywcy. Niema we Francji warunków, by powtórzyło się zjawisko, które miało miejsce w Ameryce, że najtańszy wóz stracił nabywców, bo publiczność nawet najszerszą stać było na wóz droższy.

We Francji nabywca najliczniej kupuje wóz 10 konny — tani, a przemyśliwa o jeszcze tańszym, 5 — 6 konnym, 4, a nawet 2 cylindrowym.

Mały samochód pomimo ogólnego zainteresowania, ne zdobył sobie jednak rynku; czy przyczyną tego jest mała nośność (przeważnie 2 osoby), czy niedostateczna trwałość, czy zbyt mała szybkość — trudno rozstrzygnąć, faktem jest, że wozy te, które jako tanie, mogłyby rozejść się w setkach tysięcy sztuk

rocznie, znajdują zwolenników głównie wśród amatorów.

Na wystawie małe wozy zajmowały miejsce jeszcze skromniejsze niż w życiu, chociaż zwracały uwagę oryginalnością konstrukcji znacznie więcej od samochodów 10 konnych 4 cylindrowych.

W salonie dominuje przemysł francuski, to też ogólne wrażenie widza wytwarza się z obserwacji twórczości francuskiej, chociaż zagranica wystąpiła stosunkowo licznie. Amerykanie pokazali Cadillaca, Buicka i szereg innych maszyn, przeważnie produkowanych przez fabryki syndykatu G. M. C., Włosi, Anglicy i Belgowie wystawili swoje najlepsze maszyny, Niemcy — Mercedesa — Benza 6 cylindrowe, Austrja — Steyera.

Polskę reprezentował Ralf Stetysz, nowy model 6 cylindrowy, 2760 cm.^{3} pojemności cylindrów, robiący wrażenie bardzo dodatnie nowoczesnością konstrukcji w najlepszym znaczeniu tego słowa.

Kapt. inż. K. Grosglik

TENDENCJE KONSTRUKCYJNE PODWOZIA SAMOCHODOWEGO

Samochody osobowe, wystawione w r. bież. w Salonie, stanowią w porównaniu z dawniejszemi modelami dalszy etap w kierunku racjonalnego samochodu przyszłości. W dziedzinie konstrukcji silnika widzimy niezmienne panowanie małych cylindrów, z których starają się wyciągnąć maximum mocy. Tłoki z glinu i zalpaksu pozwalają na coraz większe liczby obrotów, to też dopływ gazu i odpływ spalin ułatwione są przez coraz szersze przekroje.

W związku z tem „klasyczna" forma komory sprężania należy już do przeszłości: wyparła ją t. zw. głowica Ricarda, pozwalająca na szybkie spalanie się gazu w komorze półkulistej. Godnem jest uwagi zjawisko, że równocześnie górne zawory straciły część swoich zwolenników na korzyść zaworów bocznych;

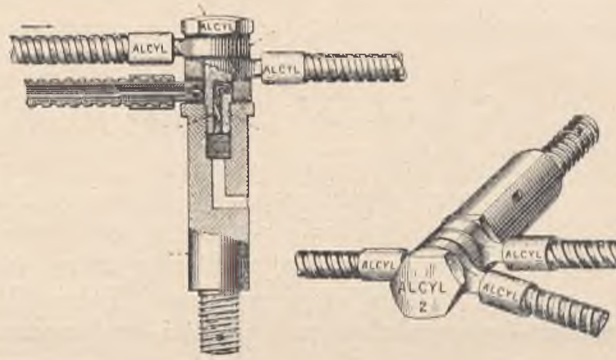
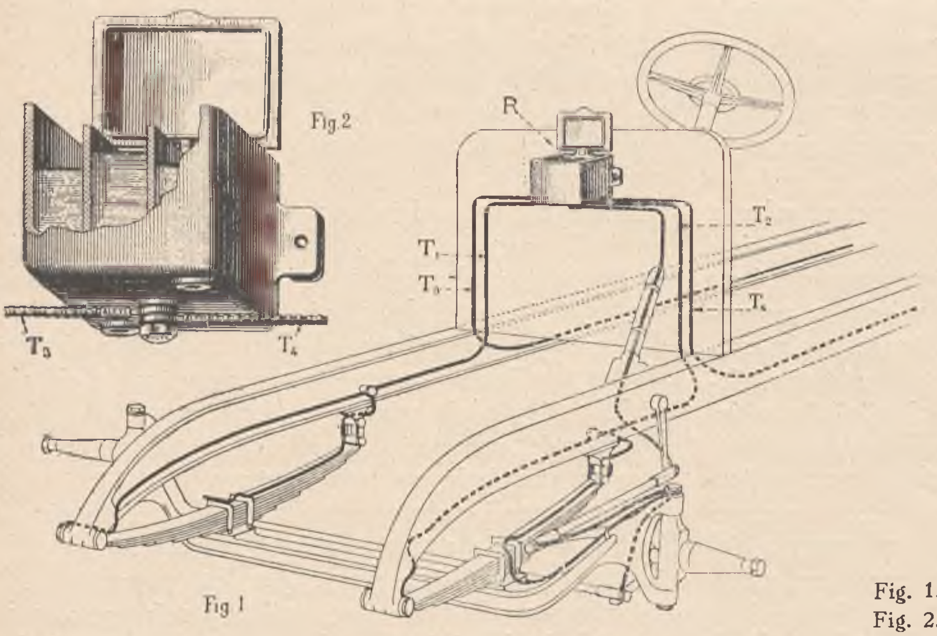


Fig. 3 i Fig. 4. Rozgałęzienia rurek do oleju



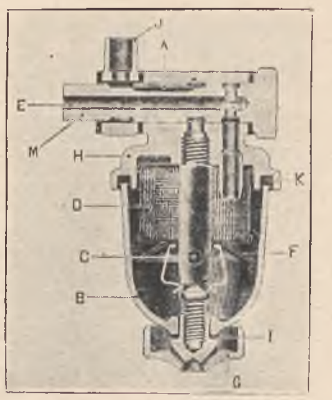


Fig. 5. Filtr do benzyny

Na lewo

Fig. 1. Smarowanie Alcyla na podwoziu

Fig. 2. Zbiorniczek do oleju dla instalacji Alcyl

okazało się bowiem, że korzystny kształt komory sprężania może być osiągnięty w silniku z głowicą Ricarda również i przy zastosowaniu zaworów bocznych.

Bloki cylindrowe ze stopów glinu, z tuleją żeliwną lub stalową, znane naszym czytelnikom jako zastosowane na samochodzie C. W. S., odnajdujemy na wielu luksusowych eksponatach. Tłoki żeliwne należą

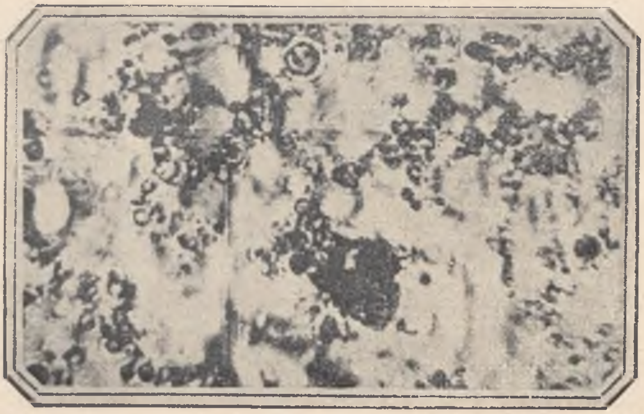


Fig. 6. Mikrofotografja oleju brudnego (skala 1:1500)

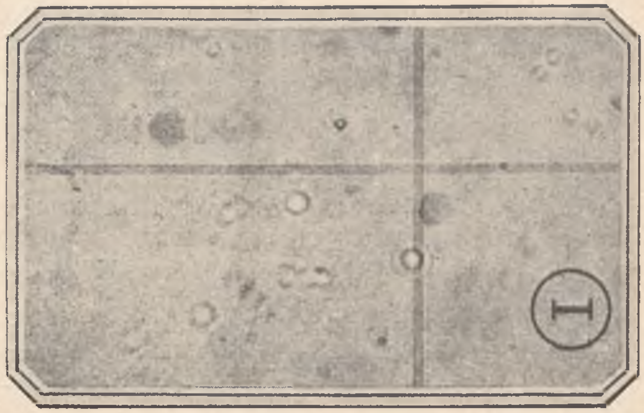


Fig. 7. Mikrofotografja oleju oczyszczonego (skala 1:500)

do wyjątków, a tłoki ze stopów magnezjowych jeszcze nie znalazły rozpowszechnienia. Korbowody z metali lekkich również nie przyjęły się jeszcze w automobiliźmie.

Zapalanie magnetem o nieruchomym magnesie wypierane jest przez zapalanie magnetem o nieruchomem uzwojeniu, a w większym jeszcze stopniu przez zapalanie baterją. Zapalanie podwójne — magnetem i baterją — zyskuje również zwolenników. Zwłaszcza na samochodach 6 cylindrowych magneto staje się coraz rzadsze, wśród 4 cylindrowych — zachowuje jeszcze mocny grunt pod nogami. Coraz to więcej fabryk podejmuje wyrób magnet o nieruchomem uzwojeniu i wirujących magnesach, gdyż jedynie tą drogą magneto może współzawodniczyć z zapalaniem baterją.

Dopływ mieszanki pod ciśnieniem t. zw. nadkarmianie, które małemu silnikowi udziela zalet dużego, pod względem komfortu w prowadzeniu maszyny — rozpowszechnia się bardzo powoli. Ilość samochodów ze sprężarkami powiększa się ale nie tak szybko, jak należałoby tego oczekiwać. Ani konstruktorzy, ani publiczność nie mają jeszcze przeświadczenia, że samochód bez sprężarki jest dziś takim samym zabytkiem, jak samochód bez rozrusznika. Można jednak oczekiwać, że pewnego dnia stanie się to nagle dla wszystkich oczywiste. Sprężarka jest niezbędnym warunkiem pogodzenia zapatrywań o małej pojemności cylindrów i oszczędności paliwa z coraz głośniejszem domaganiem się dużego zapasu mocy, który zapewnia łatwe przyśpieszanie biegu samochodu i pokonywanie wzniesień.

O karburatorach znacznie mniej się teraz słyszy. Hałaśliwa polemika między dwiema firmami, którą tak dobrze pamiętamy, obecnie ucichła i zagadnienie karburacji przestało być tematem niesmacznych sporów. Spotęgowała się zato praca nad zapewnieniem silnikowi dobrej mieszanki. Na wielu samochodach ustawiono filtry do benzyny i filtry do powietrza. Usuwając z benzyny wodę i cząsteczki stałe, a z powietrza pył — umożliwiamy pracę silnika bez przerw i zabezpieczamy go przed nadmiernem zużyciem. Trzeciem ogniwem w całkowitem oczyszczaniu — jest filtrowanie oleju. Jak dotąd, przyjęło się ono w mniejszym stopniu, niż oczyszczanie benzyny i powietrza, zapewne z powodu wadliwego montowania: włączano bowiem filtr w rurociąg, więc cały olej musiał przechodzić przez filtr. Gdy filtr ulegał zatkaniu przez nagromadzenie osadu, obieg oleju był zatrzymany co narażało silnik na pracę bez oleju. Obecnie ulepszono system montażu: filtr włącza się w odgałęzienie rurociągu, by przechodziła przez niego część oleju (np. $^1/_5$ całej ilości). Część oczyszczona miesza się z nieoczyszczoną i cały olej ulega filtrowaniu, jakkolwiek powolniej. Jeśli przy tym układzie filtr ulegnie zatkaniu — silnik będzie smarowany w dalszym ciągu, zatrzymane będzie jedynie oczyszczanie. Wydawałoby się napozór, że włączenie filtru w odgałęzienie rurociągu pogorszy zanieczyszczenie oleju, smarującego silnik. W rzeczywistości zanieczyszczenie będzie mniejsze, niż byłoby po paru minutach pracy bez filtru. Najbardziej rozpowszechnione są filtry do oleju, pracujące pod ciśnieniem. System posługiwania się siłą odśrodkową znajduje małe zastosowanie.

Dążność do lepszego smarowania silnika ujawniła się ponadto wprowadzeniem na wielu samochodach chłodzenia oleju. Ten sposób walki z nadmiernem rozrzedzeniem oleju ma, jak wiadomo, duży wpływ zarówno na zabezpieczenie silnika przed skutkami niedostatecznego smarowania, jak i na zmniejszenie rozchodu oleju. Jeśli na silnikach chłodzonych wodą inowacja ta jest pożądaną, to na silnikach chłodzonych powietrzem jest niezbędna, bo zapewnia pracę bez nieprzewidzianych przeszkód.

Gdy mowa o smarowaniu, trzeba podkreślić ewolucję, jaką odbyło smarowanie podwozia. O smarowniczkach Stauffera dawno już zapomniano. Dotychczas panował system wtłaczania smaru zapomocą pompy, pod ciśnieniem, do każdej smarowniczki indywidualnie. Obecnie zjawia się jako nowość smarowanie centralne. Walka toczyć się będzie pomiędzy centralnem smarowaniem pod ciśnieniem, a smarowaniem knotowem, przy wyzyskaniu włoskowatości knota, jako środka rozprowadzającego olej z centralnego zbiorniczka. Pierwszemu z tych systemów zarzucają, że najmniejsza nieszczelność, spowodowana wytarciem się części smarowanych, spowoduje wzmożony napływ smaru w kierunku miejsca nieszczelnego kosztem wszystkich pozostałych organów, do których smar stopniowo przestaje dopływać. Drugi system nasuwa obawy, że wzdłuż knota osadzać się będą zanieczyszczenia zawieszone w oleju, które wreszcie zatamują przepływ. Niebawem przekonamy się zapewne, które z tych zastrzeżeń są więcej uza-

sadnione. Dotychczasowy bowiem system pamiętania o kilkudziesięciu miejscach smarowanych nie ostoi się wobec udogodnienia, że można będzie ograniczyć się do jednorazowego wlania $^1/_4$ litra oleju do jednego zbiorniczka na 1500 przejechanych kilometrów.

Przechodząc od silnika do sprzęgła, zanotować trzeba wszechwładne panowanie sprzęgła jednotarczowego. Nowość w tej dziedzinie stanowi sprzęgło automatyczne odśrodkowe, którego opis znajdą Czytelnicy w artykule o nowościach Salonu w jednym z najbliższych N-rów.

Skrzynka przekładniowa 3 i 4 biegowa zachowała swoich dotychczasowych zwolenników. Opis skrzynki Sensaud de Lavaud, stanowiącej jedną z największych osobliwości Salonu, po raz pierwszy zastosowanej na dwóch typach samochodów, znajdujących się już w sprzedaży, zostanie podany w następnym numerze Przeglądu. Dyferencjał Sensaud de Lavaud znany jest Czytelnikom z N-ru 23 Przeglądu, z artykułu J. Chacińskiego.

Napęd na *przednie koła* widzimy na całym szeregu wozów. W stosunku jednak do ogólnej ilości stanowi on nieznaczny odsetek.

Zawieszenie wciąż stanowi nierozwiązany problem. Ogólnie panuje tendencja stosowania coraz dłuższych i cieńszych piór resorowych. Szereg wystawców pokazuje nam jednak inne sposoby zawieszenia: resory spiralne, bufory gumowe, a zwłaszcza niezależne zawieszenie każdego koła.

Hamowanie czterech kół stale się rozpowszechnia nawet wśród wozów 10 konnych. Na większych maszynach, stosujących serwohamulce, największym uznaniem cieszy się system próżniowy, zapożyczony z kolejnictwa.

W dziedzinie ogumienia zwycięstwo odniosło obrzeże amerykańskie na obręczy wgłębionej. Nowoczesna zasada stosowania gum o dużych przekrojach ostatecznie zwyciężyła staromodny wąski pneumatyk o wysokiem ciśnieniu. *Kpt. inż. Grosglik.*

PRZYMUSOWE UBEZPIECZENIE WŁAŚCICIELI DOROŻEK SAMOCHODOWYCH OD ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ

Niedawno ukazały się w prasie codziennej wzmianki, że Związek właścicieli dorożek samochodowych zwrócił się do Magistratu z prośbą o wprowadzenie od dnia 1 stycznia 1928 r. na terenie m. Warszawy przymusowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej właścicieli t. zw. taksówek. Sprawa ta wywołała niewątpliwie duże zainteresowanie społeczeństwa, to też pożądanem jest jej bliższe omówienie.

Powszechnie wiadomem jest, co zresztą potwierdzają również i odpowiednie statystyki, że ilość pojazdów mechanicznych we wszystkich niemal krajach gwałtownie wzrasta, ale równocześnie zwiększa się liczba nieszczęśliwych wypadków, spowodowanych katastrofami samochodowemi.

Ustawodawstwo wszystkich państw daje poszkodowanym daleko idącą ochronę materjalną przez zobowiązanie właściciela, względnie kierowcy samochodu do wypłacenia ofiarze wypadku wysokiego odszkodowania. Mamy tu do czynienia z odpowiedzialnością cywilną posiadacza pojazdu, t. zn. z obowiązaniem do wynagrodzenia szkód i strat, zrządzonych osobom trzecim na zdrowiu, ciele lub mieniu. Zobowiązanie to opiera się na prezpisach ustawy cywilnej, oraz na postanowieniach ustaw specjalnych (n. p. ustawa samochodowa, ust. o odp. cyw. i t. p.) i rodzi roszczenie cywilno-prawne przeciw właścicielowi samochodu o odszkodowanie za poniesiony uszczerbek materjalny i zadośćuczynienie za doznane krzywdy. Zwolnionym od tego może on być tylko wtedy, gdy wypadek nastąpi wskutek działania siły wyższej albo ciężkiego przewinienia poszkodowanego lub osób trzecich. Zresztą kwestja odpowiedzialności jest rozmaicie traktowana przez poszczególne kodeksy, lecz wązkie ramy tego artykułu nie pozwalają na dłuższe zatrzymywanie się nad tą ciekawą sprawą.

W praktyce sądy prawie zawsze uznają roszczenia poszkodowanego. Jednak przyznanie wysokiego odszkodowania może nieraz pociągnąć zupełną ruinę materjalną zasądzonego, choć z drugiej strony zdarza się, że poszkodowany nawet pomimo korzystnego wyroku nie otrzyma nic, gdyż zasądzony nie posiada żadnego majątku i tem samem nie może się wywiązać ze swoich zobowiązań. Takie wypadki są na porządku dziennym, szczególnie w tych krajach, gdzie właścicielami samochodów są ludzie, należący do warstw gospodarczo słabych (n. p. robotnicy w Ameryce). Masowa bowiem produkcja samochodów, ich potanienie, a dalej ułatwienia kredytowe przy zapłacie zrodziły spory zastęp właścicieli, od których uzyskanie ewentualnego odszkodowania jest niemal zupełnie niemożliwe.

Te okoliczności przyczyniły się w wielu państwach do wprowadzenia przymusu ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej. Ma to specjalne znaczenienie dla dorożek samochodowych, gdyż właścicielami prywatnych samochodów (przynajmniej w Europie) są przeważnie ludzie zamożniejsi, którzy dobrowolnie ubezpieczają się od odp. cyw., przerzucając w ten sposób wypłaty na Towarzystwa Ubezpieczeń.

Ważną niewątpliwie jest kwestja wykonania przymusu, t. j. kto ma przejąć na siebie ryzyka, związane z tem ubezpieczeniem. Czy uczyni to państwo, ewentualnie miasto, powołując do życia nową instytucję ubezpieczeniową, o charakterze monopolowym, czy też właściciele samochodów będą mieli prawo dobrowolnego wyboru Tow. Ubezp. Naogół we wszystkich państwach, gdzie istnieje podobny przymus ubezpieczeniowy, zainteresowani wypowiedzieli się za oddaniem tegoż prywatnym instytucjom motywując to w następujący sposób:

1. Zakład Państwowy nie mógłby tak szybko i bez procesu regulować szkód.

2. Wielkie znaczenie ma to, że właściciele pojazdów mechanicznych mogliby równocześnie w jednem

Towarzystwie zawierać zupełne ubezpieczenie samochodowe (t. zn. ubezp. od odp. cyw., ubezp. od nieszczęśliwych wypadków i t. zw. auto-casco czyli ubezp. samego pojazdu od rozbicia, ognia, kradzieży i strat, jakiemi zostałby dotknięty skutkiem złośliwego działania osób trzecich).

3. Przez współpracę Towarzystw w różnych państwach mogłaby być łatwiej rozwiązana sprawa ubezpieczeń w komunikacji międzynarodowej.

Organizacja przymusu przedstawia się przeważnie wszędzie w ten sposób, że każdy właściciel pojazdu mechanicznego, rejestrowanego w kraju, przed uzyskaniem prawa jazdy jest zobowiązany przedstawić polisę stwierdzającą, że petent jest ubezpieczony w jednem z uznanych przez państwo Tow. Ubezpieczeń. Przedstawienie dowodu o zawarciu ubezpieczenia od odp. cyw. jest warunkiem uzyskania licencji na jazdę samochodem. Natomiast Zakłady Ubezpieczeniowe są zobowiązane do komunikowania właściwym władzom o wszelkich zmianach w ubezpieczeniu, jak też i o zaszłych wypadkach. Powtarzające się często wypadki mogą spowodować wycofanie się Tow. z umowy, a tem samem odebranie kierowcy prawa jazdy (co leży zresztą w interesie ogółu) W ten sposób zmusi się właścicieli samochodów do wielkiej ostrożności przy wyborze kierowcy.

Nieco inaczej reguluje tę sprawę Francja. A mianowicie w/g projektów z 1923 i 1925 r. każdy właściciel pojazdu mechanicznego musi sam ponosić odpowiedzialność conajmniej do wysokości 10%. Ponad to tworzy się specjalny fundusz gwarancyjny (Fonds de Garantie), który składać się będzie z przymusowych opłat właścicieli samochodów. Z tego funduszu wypłacone mają być odszkodowania, jeżeli nie będzie można ustalić, kto jest odpowiedzialny za szkodę. Podobny projekt złożył w Stanach Zjednoczonych, Józef Padway z Milwaukee, proponując następujące składki roczne: 5 $ od motocykli, 10 $ od samochodów osobowych i 25 $ od samochodów ciężarowych. Według obliczenia projektodawcy wpłynęłoby z tych składek koło pięciu miljonów dolarów rocznie.

Jeżeli chodzi o rodzaj odszkodowania, to właściciel samochodu jest obowiązany w razie wypadku dać poszkodowanemu wynagrodzenie, a mianowicie:

1. Przy uszkodzeniach cielesnych: a) za udzieloną pomoc lekarską, b) za czasową lub stałą niezdolność do pracy.

2. W razie wypadku śmierci: a) za koszty pogrzebu, b) płacić dożywotnią rentę dla wdowy oraz rentę dla dzieci zmarłego do 21 roku życia. Zamiast renty można wypłacić jednorazowo odpowiedni kapitał.

3. Przy uszkodzeniach rzeczowych całkowite odszkodowanie za zniszczony przedmiot, względnie jeżeli naprawa jest jeszcze możliwa, przywrócenie do pierwotnego stanu.

Ponieważ w ubezpieczeniu od odp. cyw. niema t. zw. wartości ubezpieczeniowej (z powodu braku ubezpieczonej rzeczy), przeto sam ubezpieczający ustanawia zwykle sumę t. j. najwyższą granicę odpowiedzialności Towarzystwa za wypadek. Te sumy u nas przeważnie wynoszą: Zł. 10.000 — za uszkodzenie jednej osoby, Zł. 30.000 — za uszkodzenie kilku osób w tem samem zdarzeniu szkodowem, — i Zł. 2.000 — za uszkodzenie rzeczy.

O ile chodzi o wysokość premji czyli opłaty za ubezpieczenie, to wymiar tejże pozostawiony jest wszędzie Towarzystwom. Jedynie w Stanach Zjednoczonych ustanawia ją Państwowy Komisarz Ubezpieczeniowy zgodnie dla wszystkich Towarzystw, przyczem stawki podlegają co pewien czas rewizji.

Jeszcze jedna kwestja wymagałaby omówienia, a to sprawa samochodów obcych, nie rejestrowanych w danem państwie. Jasnem jest, że, jeżeli mamy prawo domagać się wynagrodzenia za szkody od obywateli własnego państwa, to słusznem również jest podobne żądanie od obywateli innych państw. Sprawa ta wkracza w dziedzinę prawa międzynarodowego i może być najlepiej uregulowana przez współpracę poszczególnych Towarzystw Ubezpieczeń. Z państw europejskich jedynie Szwajcarja zajęła się uregulowaniem ubezpieczenia samochodów obcych, a mianowicie w ten sposób, że wszelkie pojazdy zagraniczne przy przekroczeniu granicy szwajcarskiej podlegają bezzwłocznemu ubezpieczeniu.

Reasumując to wszystko należy stwierdzić, że żądanie wprowadzenia przymusu ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej jest zupełnie słuszne i usprawiedliwione, nie należy jednak ograniczać się do samych „taksówek" i to tylko na terenie miasta Warszawy, lecz rozciągnąć ten przymus na wszystkie pojazdy mechaniczne w całej Polsce. Posiadając cały szereg solidnych Towarzystw, uprawiających ten dział ubezpieczeń mamy gwarancję, że potrafią się one dobrze wywiązać ze swoich zadań. Ponieważ jednakże kwestja odpowiedzialności jest różnie traktowana w trzech b. zaborach, należałoby jak najśpieszniej opracować ustawę samochodową, jednolitą dla całej Polski.

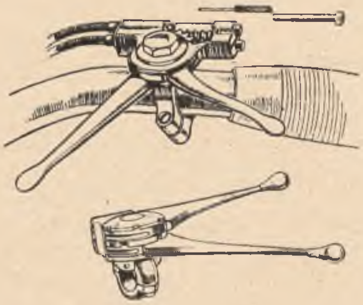
Napisał: *Stanisław Tadeusz Kellem*



WITOLD RYCHTER Dok.

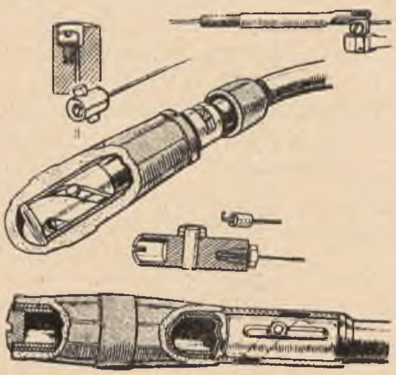
O CZEM DOBRY MOTOCYKLISTA WIEDZIEĆ POWINIEN

Regulacja „gazu" i „powietrza" oraz „zapalania" odbywa się zapomocą wskazanych na rys. 20 t. zw. „manetek", czyli dźwigienek regulacyjnych. Można jednak dla wygody zastosować regulację zapomocą kręconych rączek, które są znacznie wygodniejsze od „manetek". Rys. 21 wyjaśnia nam budowę rączek systemu „Indian" i „Harley-Davidson", rys. 22 wyobraża rączki „AJS", „Amac", „Binks" i „B. B.". Rys. 23 przedstawia przekrój



Rys. 20. Dźwigienki do regulacji gazu

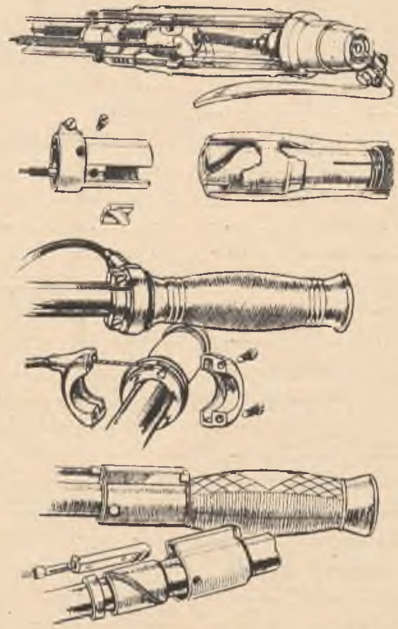
patentowanej „rączki o podwójnem działaniu" Portera. Gdy rączkę tę obracamy, przyciskając ją jednocześnie do przodu, otwieramy lub zamykamy gaz; jeżeli kręcimy ją, ciągnąc od tyłu, manewrujemy wtedy linewką powietrza. Najprostszy



Rys. 21. Szczegóły kręconych rączek „Indian" i „Harley — Dawidson"

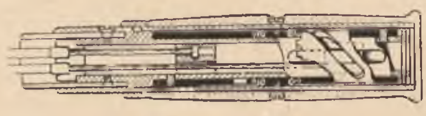
system regulacji gazu, czy zapłonu zapomocą obracanych rączek pokazuje nam rys. 24 (Super X).

Dobry tłumik należy do przyrządów ważnych. Dlatego też firmy motocyklowe budują specjalne tłumiki, dobrze tłu-



Rys. 22. Kręcone rączki do regulacji gazu. Od góry do dołu: „Ays", „Amac" „Binks" i „B.B."

miące hałas, a nie utrudniające wylotu gazów. Różne systemy, jak system „Ghost", „Carb", skrzynkowy i „P. & M." pokazuje rys. 25. Rys. 26 uwidacznia zakończenie rury wydechowej w motocyklach „supersport" i wyścigowych.



Rys. 23. Rączka kręcona o podwójnem działaniu (patent Porter)

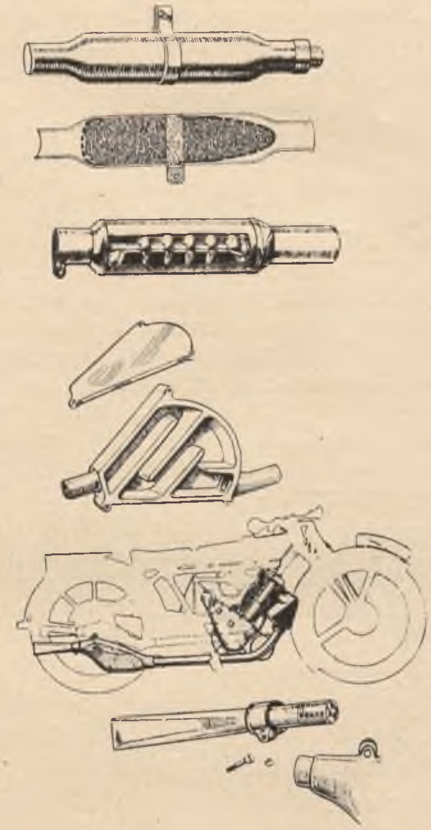
tłumiące nadmierny huk, a stawiające mały opór gazom spalinowym.

By ochronić się od zbytniego wiatru i kurzu i tem samem, by uprzyjemnić sobie jazdę, można założyć osłony od wiatru.



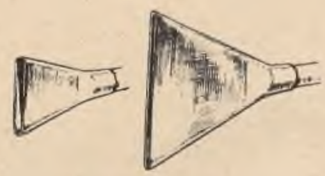
Rys. 24. Rączka kręcona amerykańska (Super X)

Najbardziej męczy jeźdźca niewygodna, zgarbiona, lub nadmiernie pochylona pozycja. To też podczas jazdy turystycznej, gdzie nie chodzi o nadzwyczajną szybkość, a tylko o wygodę, należy sie-



Rys. 25. Tłumniki

dzieć głęboko i prosto w siodle, kierownik trzeba mieć dość wysoki i podnóżki we właściwem miejscu (rys. 27). Podczas wyścigu, pozycja zmienia się zasadniczo



Rys. 26. Zakończenie rur wydechowych na motocyklach „super sport"

(rys. 28). Jeździec siedzi wtedy znacznie wtyle, skurczonemi rękoma trzyma nisko wygięty kierownik i stopy cofnięte ma do tyłu, ściskając zgiętemi nogami poduszki gumowe na zbiorniku. Tułów pochylony wprzód i głowa w kasku o-

chronnym, ledwo widoczna z za kierownika, wszystko to wyraża jedną wielką, zaciętą myśl: szybciej, szybciej!...



Rys. 27. Pozycja jeźdźca na motocyklach turystycznych

Na zakończenie przytoczę opis „idealnego motocykla", obmyślonego przez Anglika W. R. Finch'a.

Motocykl ten miałby posiadać silnik czterocylindrowy (po dwa cylindry naprzeciwko), chłodzony wodą, o mocy 10 HP.; skrzynka przekładniowa czterobiegowa z biegiem wstecznym zbudowana w jednym bloku z motorem; napęd na tylne koło ślimakowaty; koła wymienne z oponami balonowemi olbrzymiej grubości. Widełki przednie syst. „Scott" z potężnymi amortyzatorami; amortyzator kierowniczy, oświetlenie elektryczne o dużej mocy, zbiornik paliwa na 1000 km., siodło nisko zawieszone, bardzo elastyczne, sygnał elektryczny, oraz butelka ze sprężonem powietrzem, służąca do napełniania opon, dopełniałyby wygodnej całości. Szybkość nie przekraczająca „tylko" 150 km./godz., ciężar własny „zaledwie" 220 kg. i „skromna" cena 200 funtów angielskich — oto najważniejsze cechy charakterystyczne tego „idealnego motocykla", który zapewne długo jeszcze będzie należał do wytworów bujnej wyobraźni.



Rys. 28. Pozycja jeźdźca na motocyklu wyścigowym

WRAŻENIA KIEROWCY

Za francuskim tygodnikiem „Mecano" podajemy w tłomaczeniu list francuskiego kierowcy, który opisuje swe wrażenia z pobytu w Ameryce, chwali tamtejsze drogi lecz bez zachwytu wyraża się o przepisach drogowych amerykańskich. Oto jest list w streszczeniu:

„Drogi amerykańskie są naogół bardzo dobre, miewają jednak całe odcinki złożone z samych dziur i kolein. Tłomaczy się to tem, że zima amerykańska jest surowa i powierzchnia drogi pęka od mrozu, nieraz na przestrzeni paruset metrów. Ponieważ przyjechałem do Stanów Zjedn. w kwietniu gdy reperacja dróg po okresie zimowym nie była jeszcze ukończona, trafiłem właśnie na okres takich wybojów.

Drogi państwowe są cementowane i mają około 5 metrów szerokości. Zazwyczaj środek drogi jest wypukły, tak że jadąc bokiem, nieprzyzwyczajony kierowca ma ciągle nieprzyjemne uczucie wlatywania na płot lub do rowu.

Wspomniałem o szerokości drogi. Nie jest ona nadmierną, co szczególnie daje się odczuwać, gdy jakiś duży samochód wymija nas w szybkim pędzie. Prawdopodobnie żeby wyrównać tę niedogodność, prawie wszędzie środek drogi znaczony jest białą linją.

Powierzchnia dróg, jak powiedziałem, jest zazwyczaj dobra. Jest ona zrobiona z wielkich płyt cementowych złączonych ze sobą jakimś preparatem smołowym. Jeśli kawałki cementu pękają, to dziury zalewa się tą samą masą. Latem masa owa topi się od gorąca, występuje ze swego miejsca i opony roznoszą ją po całej powierzchni drogi tworząc jakby chodnik ochronny.

W wielu miejscowościach drogi są oświatlone nocą na bardzo znacznej odległości od miasta. Np.: w okolicy Detroitu oświetlenie zapomocą lamp elektrycznych zawieszonych nad środkiem drogi, ciągnie się w promieniu 40 kilometrów.

Dróg drugorzędnych jest bardzo mało. Są albo drogi państwowe, albo zwyczajne boczne drogi gruntowe. To też jeśli samochód wjeżdża z bocznej drogi na cementowaną, to wjeżdża bardzo powoli i w ten sposób mimowoli daje pierwszeństwo samochodom idącym po drodze głównej. Zresztą trzeba dodać, że teren jest naogół płaski i wszelki ruch samochodowy można widzieć z daleka.

Przy skrzyżowaniu dróg głównych znaki ostrzegawcze ustawiane są z wielką starannością. Na sześćdziesiąt metrów przed skrzyżowaniem, na każdej z czterech dróg mamy napis na cemencie: „Uwaga — Skrzyżowanie", a dziesięć metrów dalej tablicę z takim samym napisem.

Równie częste jak skrzyżowania dróg, są przejazdy kolejowe. Dla ostrzeżenia o nich przyjęty jest ten sam sposób, jedynie napis jest inny i brzmi: „Zatrzymaj się, patrz i słuchaj".

W miastach szybkość jest bardzo ograniczona z powodu natłoku samochodów. Poza obrębem miast bywa bardzo rozmaicie. W końcu tygodnia, który amerykanie nazywają weeck-end i który trwa często od piątku wieczorem do poniedziałku w południe, nie można myśleć o przekroczeniu szybkości 25 lub 30 kilometrów na godzinę. Wczesnym rankiem można robić 70 kilometrów na godzinę, a przed godziną 6-tą można rozwijać szybkość bez żadnych ograniczeń.

Przy wjeździe do każdego miasta znajduje się napis; „Handlowa 15 km. mieszkalna 25 km.", co oznacza, że w dzielnicach handlowych nie należy przekraczać 15-u kilometrów, a w dzielnicach mieszkalnych 25-ciu kilometrów na godzinę.

W Nowym Jorku ruch jest regulowany zapomocą świateł czerwonych i zielonych. Światła te bywają umieszczane czasami z lewej czasami z prawej strony i nie na jednakowej wysokości. Zielone światło oznacza wolną drogę, a czerwone zamkniętą.

W Chicago, światła do regulowania ruchu umieszczane są na słupkach po środku skrzyżowania większych ulic. Jednocześnie ze światłem zielonem pojawia się słowo „Go" (Jazda), z czerwonem „Stop" (stój), a z żółtem „Walk" (przechodzić). Ten ostatni sygnał przeznaczony jest dla

pieszych. W Filadelfji policman określa chwilę przejścia dla pieszych, którzy muszą porządnie spieszyć, bo czas wydzielany dla nich jest bardzo krótki. Z tego powodu przy przebieganiu ulicy odbywają się bardzo nieraz komiczne sceny.

Ciągłe przystanki na skrzyżowaniu ulic wpłynęły wyraźnie na charakterystykę silników samochodowych. Tem też się tłomaczy ogromne powodzenie samochodów 6-cio cylindrowych, które jak wiadomo posiadają zdolność raptownego ruszania i przyśpieszania biegu. Gdy ukaże się słowo „Jazda' należy szybko ruszyć z miejsca i kto prędzej ruszy ten więcej przejedzie przed następnym zatrzymaniem.

Ceny benzyny i oliwy nie są wygórowane w Stanach Zjednoczonych. Automobilista znajduje wszystko, co mu potrzeba na gęsto rozsianych stacjach benzynowych. Stacje te są zazwyczaj bardzo wygodnie urządzone: jest tam zawsze dość miejsca by zawrócić, budynki obszerne, eleganckie umywalnie, urzędnicy uprzejmi i obsługa bardzo szybka.

Wszyscy prowadzący samochody winni posiadać specjalne legitymacje. W niektórych miastach trzeba zdawać egzamin przed policjantem. który się na rzeczy nie zna, ale ma prawo decydować, kto może prowadzić samochód, a kto nie. Opłata za taki egzamin wynosi 4 do 5 dolarów. Wielkim ciężarem dla automobilisty w Stanach Zjedn. są wysokie stawki ubezpieczeniowe. Wynika to z częstych kradzieży i wypadków rozbicia samochodów.

Co dotyczy karoserji, to samochody zamknięte przeważają. Do powodzenia samochodów zamkniętych przyczynia się przedewszystkiem surowy i nierówny klimat (w porównaniu do francuskiego). Po wtóre samochody zamknięte są mniej wystawione na niebezpieczeństwo kradzieży.

Mówiłem na początku o białych linjach, które wyznaczają środek szosy, lecz w miastach jest tych linij znacznie więcej i ogromna ilość funkcjonarjuszy zajęta jest ich wyznaczaniem i odnawianiem.

Oto mniej - więcej wszystko o drogach. — Na zakończenie parę słów o przepisach drogowych i karach za ich nieprzestrzeganie. Trzeba mieć duży zasób dyplomacji i sprytu, by nie płacić dużego frycowego, bo przepisy drogowe są prawie w każdym stanie inne i różnią nawet w zależności od pory dnia i pory roku, nie sposób więc ich spamiętać. Oto jak się układały moje stosunki z policją drogową w czasie mej 6-cio tygodniowej podróży po Stanach Zjednoczonych.

— W dwa dni po przyjeździe nastąpiło pierwsze zapoznanie. Zdenerwowany powolną jazdą całego sznura wozów, przyspieszam i wymijam. Zatrzymuje mnie policjant i zapytuję czy chce iść do aresztu. — Tłomaczę się nieświadomością i kończy się na ostrzeżeniu.

— Piękna szeroka droga zda się zapraszać do rozwijania szybkości. Przekraczam 100 km. na godzinę, wtem hałas jak grzmot — policjant na motocyklu wyprzedza mnie i zatrzymuje. Trzeba było iść do sędziego i zapłacić 10 dolarów.

— Piękna cementowana droga. Robię 80 km. na godzinę. Policjant zjawia się jak z pod ziemi i pyta czy ja uważam szosę za tor wyścigowy dla samochodów? Tłomaczę mu, że się śpieszę, a on powiada, że właśnie miał możność to zauważyć. Pakuję mu do ust cygaro i zapytuję czy na swoim Indjanie prześcignąłby Harleya. — Zapala się natychmiast i twierdzi, że prześcignie równie łatwo lokomotywę, jak i balon sterowy. Oddaje potem moją legitymację i ściskamy sobie prawice — jestem wolny.

— Mała wioska, 90 km./godz. Policjant, 70 dolarów kary.

— Spieszę z Kanady do Bostonu. Jechałem rzeczywiście 115. Zostałem zameldowany do oficera policji i odebrano mi prawo jazdy na tydzień.

Żeby uniknąć zbyt surowych kar, dobrze jest jechać w towarzystwie damy, która zechce uśmiechać się do policemanów. Dobrze jest również jeździć w bogatych luksusowych samochodach, które robią imponujące wrażenie. Przydaje się również zdolność aktorska. Okazywanie skruchy, niewinności, żalu odnosi dobry skutek.

— — — — — — — — —

Nie wiemy czy sąd francuskiego kierowcy o postępowaniu amerykańskich policemanów jest zupełnie objektywny, ale chcielibyśmy aby przeczytali go nasi „zawodowi malkontenci" uważający stale nasze stosunki drogowe na „niebywałe" i wszystkie zarządzenia władz za nonsensy



Tatra na wirażu

Dział Przemysłowo-Handlowy

Dział ten ma na celu bliższe zapoznanie czytelników „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego" z firmami samochodowemi, ich działalnością przemysłowo-handlową, oraz sposobami produkcji.

PRASA FACHOWA JAKO ŚRODEK REKLAMY

Przemysł samochodowy Stanów Zjednoczonych Am. Półn. zawdzięcza bardzo wiele należycie postawionej akcji propagandowej — osławionej „reklamie amerykańskiej". Na obserwatora największe wrażenie wywiera jej wszechobecność, i wydaje się nam, że niema takiej sposobności, której amerykanin nie wykorzystałby dla celów reklamowych. To też ręce poprostu opadają europejczykowi, gdy widzi on zupełną niemożliwość stworzenia u siebie równie wszechobecnego aparatu propagandy.

Mniej znanym natomiast jest fakt, że wszechobecność ta jest tylko pozorna i że reklamę w Ameryce spotyka się tylko tam, gdzie jest ona z punktu widzenia wytwórcy naprawdę skuteczna i celowa. Celowość reklamy osiągają przemysłowcy amerykańscy dzięki gruntownemu badaniu zagadnienia i przez zbieranie materjałów statystycznych dla ustalenia faktycznego stanu rzeczy.

Bardzo pouczający jest materjał, ogłoszony w tej sprawie przez „Amerykańskie stowarzyszenie wytwórców silników i sprzętu". Stowarzyszenie to posiada specjalny Wydział Badań, który opracowuje dane statystyczne w kwestji reklamy. Z danych tych okazuje się, że wobec niejednolitego składu Stowarzyszenia, poszczególne grupy członków reklamują się w sposób niejednakowy: zarówno wysokość kwot wydatkowanych, jak i sposób ich podziału pomiędzy różne sposoby reklamy waha się w szerokich granicach, zależnie od rodzaju klijenteli, do której przemysłowiec chce przemówić.

Poszczególne grupy stowarzyszonych przemysłowców wydają na cele reklamowe od 0,84 do 8,1% od obrotu. Podział przemysłowców na grupy został przeprowadzony w następujący sposób:

Grupa 1. Wytwórnie zespołów, które dostarczają dla fabryk samochodowych kompletne silniki, skrzynki przekładniowe, tylne mosty i t. p.

Grupa 2. Wytwórnie części składowych, które wyrabiają: karburatory, sworznie resorowe, pierścienie tłokowe, taśmy hamulcowe i t. p., dostarczając je zarówno dla fabryk samochodowych, jak i dla fabryk zespołów.

Grupa 3. Wytwórnie części zamiennych. Dokładne rozgraniczenie wytwórni części składowych od wytwórni części zamiennych jest bardzo trudne. Przedmiot fabrykacji u jednych i u drugich jest jednakowy, różnica zaś polega na tem, że wytwórnie części składowych pracują przedewszystkiem dla fabryk samochodowych i wyrabiają masowo, a wytwórnie części zamiennych mają na oku głównie poszczególnych właścicieli samochodów starszych typów, dla których fabryki samochodowe zaprzestały już wyrobu

części zamiennych. Zachodzi więc duża różnica pod względem sfery odbiorców i to ma pierwszorzędne znaczenie przy doborze środków reklamy.

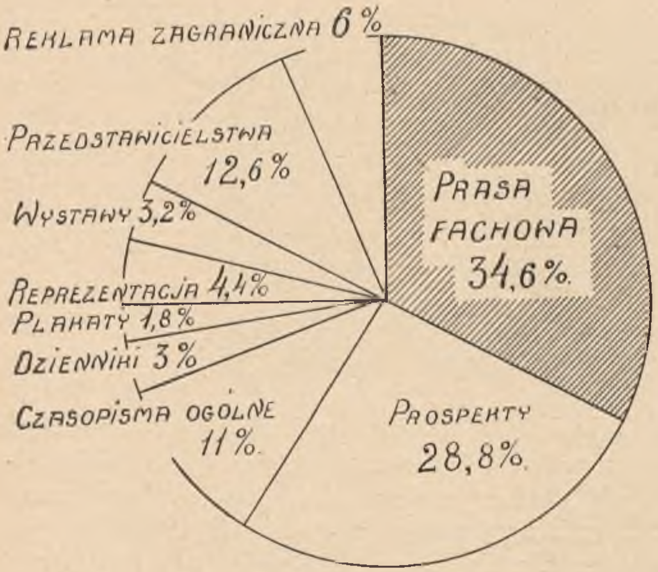
Grupa 4. Wytwórnie akcesoryj, które mają najszersze środowisko odbiorców i dostarczają zarówno dla przemysłu, jak dla warsztatów, garaży i sklepów, a prócz tego poszukują odbiorców bezpośrednio pośród właścicieli samochodów, dla których wytwarzają akcesorja luksusowe, nie wchodzące w skład normalnego wyposażenia, przy wyjściu samochodu z fabryki.

Grupa 5. Wytwórnie narzędzi, które mają środowisko odbiorców podobne jak i wytwórnie akcesoryj, lecz w mniejszym stopniu zwracają się do właścicieli samochodów, mając na oku garaże i warsztaty.

Oto liczby wskazujące wydatki na reklamę, procentowo w stosunku do ogólnej sumy obrotu dla każdej z pięciu grup:

1.	Wytwórnie zespołów	0,84%
2.	„ części składowych	4,30%
3.	„ „ zamiennych	2,34%
4.	„ akcesoryj	8,1%
5.	„ narzędzi	5,00%

Liczby te wskazują jasno, że wydatek na reklamę jest tem większy, im większe jest koło odbiorców, do których zwraca się wytwórca. W istocie, wytwórcy zespołów zwracają się do najmniej licznego grona odbiorców — do przemysłu, i dzięki temu wydają na reklamę najmniej, bo tylko 0,84% od obrotu. Wytwórcy części zamiennych zwracają się również do jednego grona, ale znacznie większego liczbowo, wydają więc na reklamę więcej — 2,34% od obrotu.



Podział kwot wydatkowanych na reklamę

Wytwórcy części składowych oraz wytwórcy narzędzi zwracają się do obu środowisk równocześnie, wydając na reklamę 4,3 względnie 5% od obrotu. Wreszcie wytwórcy akcesoryj wydają na reklamę najwięcej, bo — 8,1%, gdyż zwracają się oprócz obu wspomnianych wyżej środowisk, bezpośrednio do właścicieli samochodów.

Materjał opublikowany przez Wydział Badań wspomnianego na wstępie stowarzyszenia, obejmuje jeszcze inny rozdział, nierównie ważniejszy, który wyjaśnia nietylko, ile wydano na reklamę, ale jeszcze — **jak wydawano.** Błędne jest bowiem przypuszczenie, że wyniki reklamy zależą jedynie od ilości wydanych na nią pieniędzy. Znacznie większy wpływ na skuteczność reklamy wywiera **należyty dobór organów** oraz odpowiedni dobór tekstów i rysunków. Podział kwot wydatkowanych pomiędzy rozmaitemi sposobami reklamy, wskazuje, jakiemi drogami praktyczni amerykanie trafiają do klijenteli. Wydają oni:

na czasopisma fachowe	34,6%
na prospekty i katalogi	28,8%
na czasopisma ogólne	11,0%
na dzienniki	3,0%
na plakaty	1,8%
na reperzentację	4,4%
na wystawy	3,2%
na przedstawicielstwa	12,6%
na reklamę zagranicą	6,0%

Jak widzimy, na pierwszem miejscu, jako najbardziej używany sposób reklamy, stoi **prasa fachowa.** Na dalszem miejscu stoi stosowanie prospektów i katalogów oraz propaganda w prasie ogólnej. Ogłoszenia w dziennikach, plakaty i reprezentacja, które przemawiają tylko do pamięci wzrokowej, a nie do inteligencji czytelnika, mało nadają się do reklamy wytwórców reprezentowanych w Stowarzyszeniu. Nie można lekceważyć znaczenia przedstawicieli, natomiast wystawy — ta poglądowa nauka wszystkich nowości — zajmują miejsce mało pakaźne na ogólnej liście wydatków.

Oczywiście, że wspomniane pięć grup wytwórców rozdziela swe wydatki nie jednakowo. Tak np. wytwórcy zespołów wydają 65% na reklamę w czasopismach fachowych, wytwórcy części zamiennych przeznaczają 50% swego budżetu propagandy na prospekty i katalogi. Inne grupy również odbiegają mniej lub więcej od cyfr przeciętnych, jakie podaliśmy powyżej, mając na względzie rodzaj swego produktu i charakter odbiorców.

Przykład amerykański jest dla nas bardzo pouczający i niewątpliwie niejeden zainteresowany skorzysta na porównaniu własnego programu reklamowego z programem doświadczonych pod tym względem amerykan.

OŚWIETLENIE SAMOCHODÓW

W okresie mglistych i krótkich dni, a długich nocy, które mamy obecnie w całej pełni, ruch samochodowy uzależniony jest całkowicie od oświetlenia drogi. W mieście obowiązuje ściśle określony przepis policyjny, a w jazdach poza miastem należyte oświetlenie drogi jest kwestją bezpieczeństwa. Im większą ma być szybkość samochodu, tem silniejsze i lepsze musi być światło jego latarń. Przyrządy do oświetlania samochodów mają już swoją historję, rozwijały się one w miarę udoskonalania samochodów i oddziaływały wzajemnie na ich rozwój. Początkowo wystarczały latarki naftowe lub acetylenowe, używane dziś jeszcze na samochodach ciężarowych. Zapomocą tych latarń można było oświetlić zaledwie kilka metrów drogi przed sobą, lecz wystarczało to w zupełności, gdy samochód posuwał się wolno i mógł być na dystansie paru metrów zatrzymany. Słabe oświetlenie uniemożliwiało jednak szybką jazdę po nocy. Zasięg światła musi być bowiem proporcjonalny w przybliżeniu do kwadratu szybkości, jeżeli kierowca ma mieć przynajmniej teoretyczną możność zatrzymania samochodu przed spostrzeżoną przeszkodą. Tak więc silne światło i owe lustrzane srebrzone reflektory, uważane przez powierzchownych obserwatorów jako przedmiot zbytku, są w istocie koniecznym warunkiem bezpieczeństwa nocnej jazdy. Bez należytego światła nocny ruch samochodów musiałby być ogromnie ograniczony i użyteczność somochodu byłaby przez to znacznie mniejsza. Oto dowód w jakim stopniu rozwój tego cudownego środka lokomocji, jakim jest nowoczesny samochód uzależniony był od rozwoju jego przyrządów pomocniczych, pozornie zdawałoby się drugorzędnych. Ale wzajemna zależność w rozwoju poszczególnych organów nie tylko na tem się ogranicza. Mam tu na myśli źródło światła. Gdy na samochodzie nie było innego przyrządu elektrycznego, jak magneto, źródłem zasilającem światło była banieczka nafty alby puszka z karbidem. Były to bardzo niezadawalniające źródła. Konieczność silnego oświetlania drogi zmusiła niejako konstruktorów do zastosowania elektryczności. Na samochodzie zjawia się akumulator i prądnica, jednem słowem kompletna stacja elektryczna w minjaturze. Gdy stacja ta z biegiem czasu została należycie udoskonalona, obarczono ją inną jeszcze funkcją: kazano jej zasilać rozrusznik, zapalniczki, grzejniki i inne przyrządy dodatkowe, a wreszcie wyrzucono magneto, stawiając do zapalania cewkę z przerywaczem i rozdzielaczem. Tak więc sprawa oświetlenia związała się ze sprawą zapalania i wpłynęła na jego uproszczenie.

Ale o zapalaniu będziemy mówili innym razem. Same przyrządy oświetleniowe są dostatecznie ciekawe i ważne by zająć na ten raz naszą uwagę. Dla uzyskania należytego światła, niewystarczyło postawienie elektrycznej stacji na samochodzie, pozostała sprawa skoncentrowania i rzucenia światła w odpowiednim kierunku. Okazały się potrzebne specjalne żarówki, odpowiednie zarówno pod względem własności świetlnych jak i wytrzymałości na wstrząśnienia podczas jazdy; reflektory o specjalnym kształcie i nieskalanej powierzchni — jednem słowem szereg przyrządów specjalnych, stanowiących dziś składową część wyposażenia samochodu, które automobilista powinien znać równie dobrze jak silnik, sprzęgło lub resory.

Żeby to zapoznanie naszym czytelnikom ułatwić, zwróciliśmy się do firm wyrabiających przyrządy oświetleniowe, jako do najbardziej kompetentnego źródła. Niestety brak czasu nie pozwolił niektórym firmom na zebranie odpowiedniego materjału technicznego, inne uzależniły to od zgody swoich centrali zagranicą (dowód, że formalistyka istnieje nie tylko w urzędach), w każdym razie udało nam się jednak zebrać szereg ciekawych a i pouczających artykułów, które poniżej podajemy.



W WALCE O DOBRE ŚWIATŁO



Od najdawniejszych czasów rozwój komunikacji wymagał oświetlania pojazdów nocą i bez względu na formę, typ czy epokę, z jakiej pojazd pochodzi, zawsze znajdujemy na nim, jako rzecz nieodzowną, umieszczone po bokach dwa źródła światła. Cel był dwojaki: oświetlenie sobie drogi i danie znać o swojej obecności na tej drodze pojazdom innym. Już podówczas jednak stwierdzono, iż wzrost szybkości posuwającego się pojazdu wymaga zwiększenia siły światła i tu szukać należy genezy zastosowania t. zw. reflektorów, polerowanej powierzchni, odbijającej światło. Wzmocnienie siły światła stało się koniecznością przy pierwszych już samochodach i widzimy tu bardzo ciekawy rozwój latarki acetylenowej i oliwnej. Tę ostatnią, niejako w formie tradycyjnej, spotkać jeszcze można do dziś w Hiszpanji i Anglji.

Historyk automobilizmu łatwo dostrzec może, iż postęp, jaki towarzyszył rozwojowi samochodu, a równocześnie i kolosalny postęp elektrotechniki, pozwoliły wykorzystać ten zbiornik elektryczności, jakim jest akumulator, dla zasilania znajdujących się po bokach pojazdu latarek. Z biegiem czasu spotykamy na drodze rozwoju i walki o lepsze światło latarki dwuświatłowe, gdzie główne światło jest acetylenowe, mniejsze zaś — dziś policyjne — elektryczne. Objaw ten tłomaczy się niewielką pojemnością pierwotnych akumulatorów i ich szybkiem wyczerpywaniem się. Jednak to nie stanowiło dla coraz to nowych „potworów" szybkości, mogących wyciągać „już" do 50 klm. godz.. dostatecznej gwarancji dobrego światła.

Przełomowym momentem w walce o dobre światło są dwa wypadki: zastąpienie żarówki węglowej przez metalową i wypuszczenie przez fabrykę Robert Bosch w Stuttgart'cie pierwszej dynamomaszyny, przystosowanej do potrzeb samochodu. Założeniem fabryki Bosch'a było zbudowanie takiej dynamo, która — napędzana od motoru — zasilałaby stale akumulator, dając w ten sposób równe i pewne światło. Udoskonalanie żarówek było jednak — mimo wszystko — czynnikiem jedynie pomocniczym. Natomiast głównym czynnikiem dobrego, daleko sięgającego, czystego, jasnego i mocnego światła, stał się dopiero reflektor w dzisiejszym tego słowa znaczeniu, przyczem reflektor taki zbudowała powołana już przezemnie fabryka Bosch'a. Dowcip tego reflektora polega przedewszystkiem na patentowanym stopie srebrowym, używanym do budowy parabol i na niezmiernie precyzyjnym wykonaniu samej paraboli, przyczem żarówka znajduje się ściśle w ognisku elipsy. W ten sposób założenie do reflektora Bosch'a żarówki o sile 25—35 W, co odpowiada 50 — 70 świecom Hefnera, daje możność oświetlenia drogi na przestrzeni 10 słupów światłem mocnym i czystym. Znakomitym uzupełnieniem takich reflektorów jest budowany przez tę fabrykę reflektor poszukujący, oddający wielkie przysługi na skrętach, zaś włączony równocześnie z reflektorami, znakomicie zwiększa dalekonośność światła. Tu zauważyć jeszcze wypada, iż małe, i t. zw. policyjne światło Bosch'a, jakkolwiek łagodne i całkowicie odpowiadające przepisom, jest niemniej silne. Wreszcie specjalne aparatury do ściemniania światła i produkowane ostatnio reflektory dla żarówek „bilux" uzupełniają komplet doprowadzonych do szczytu techniki źródeł jedynego w swoim rodzaju oświetlenia samochodowego, o popularności którego świadczyć może i ten jeszcze fakt, iż szereg przedstawicielstw samochodów amerykańskich sprowadza re-



prezentowane przez siebie wozy bez oświetlenia, stosując oświetlenie Bosch'a, zaś prywatni posiadacze samochodu chętnie pozbywają się lichej amerykańskiej tandety świetlnej, budując na jej miejscu pełne stacje świetlne Bosch'a.

Niewątpliwą rewelację w dziedzinie elektrotechniki precyzyjnej i zastosowania jej dla celów automobilizmu stanowią dynamomaszyny Bosch'a. Zarówno dynamo, zaopatrzone w regulatory patentowane, niedopuszczające do przeładowania baterji, jak i nowe typy dynamomaszyn z regulacją, za pomocą trzeciej szczotki (z taką dynamomaszyną mieli Czytelnicy możność zaznajomić się w poprzednim numerze naszego pisma) zapewniają maximum korzyści i pierwszorzędne światło. Szereg typów z liczbą obrotów od 600 — 1500 na min. zezwalają na zastosowanie dynama Bosch'a na każdym samochodzie. Stacyjki, zaopatrzone w zastępujące amperomierz lampki kontrolne, dziś już naśladowane przez szereg fabryk, uzupełniają całość i zapewniają kierowcy stałą kontrolę pracy stacji światło - starterowej.

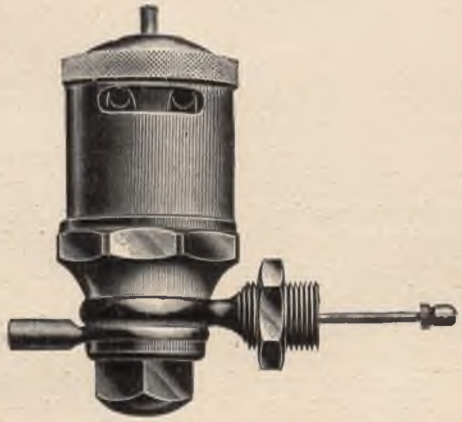


Ramy krótkiego dziennikarskiego artykułu nie pozwalają na szczegółowe omówienie szeregu tak pomysłowych, a niezawodnych i wprost niezbędnych już dzisiaj innych części składowych stacji światło - starterowych Bosch'a, do jakich zaliczyć wypada niezawodne startery, serwo - startery umożliwiające w czasie silnego nawet mrozu natychmiastowe uruchomienie silnika latarki tylne, przenośne i na deskę przed kierowcę, wreszcie — znów rewelacja techniki — kapitalne poprostu i niezmordowane w pracy wycieraczki elektryczne. Ciekawych odsyłam do posiadaczy tych cennych przedmiotów po zdanie o ich celowości i sposobie działania.

Wielkim udogodnieniem dla posiadaczy instalacji Bosch'a jest fakt, że przedstawicielstwo w Warszawie (firma I. Kestenbaum, Wilcza 29) nietylko posiada bogato zaopatrzony skład wszelkich części, lecz dysponuje fachowemi siłami w utrzymywanych przez siebie pod kierunkiem majstrów z fabryki stuttgart'ckiej warsztatach, położonych przy ul. Leszno Nr. 121.

Światło — pierwszorzędne i bezkonkurencyjne światło — to tylko cząstka jedna wielkiej fabryki Bosch'a. O innych jej produktach pomówię już w następnym numerze pisma.

op... el.



KOMUNIKAT

Proszeni jesteśmy o zaznaczenie, iż w ciągu ostatnich kilku mroźnych dni poczyniono na siedmiu samochodach próby z serwostarterem Bosch'a.

Pierwsza próba, polegająca na puszczeniu w ruch silników wczesnym rankiem, dała wynik znakomity: wszystkie motory poczęły pracować niezwłocznie po naciśnięciu przycisku starterowego.

Druga próba, przeprowadzona w ciągu dnia na samochodach, pozostawionych na mrozie na przeciąg dwu godzin, przyczem chłodnice nie były zaopatrzone przed mrozem, dała taki sam rezultat.

Stacje służbowe

Powszechnie znanym jest rozwój automobilizmu w Stanach Zjednoczonych Północnej Ameryki. Zawrotną poprostu wydaje się nam liczba zarejestrowanych tam 22 miljonów samochodów, jeszcze bardziej zaś nieprawdopodobnym istotny fakt, że na 6-ciu mieszkańców wypada 1 samochód, co w okręgach uprzemysłowionych daje 2 — 3 samochodów na rodzinę. Zastanówmy się jednak co wpłynęło na tak niewspółmierny rozwój tego środka lokomocji. Oczywiście warunki materjalne, dobre drogi, zamiłowanie do komfortu i wygody, uznanie zasady, że „czas to pieniądz" i szereg innych przyczyniło się do znacznego spopularyzowania samochodu w Ameryce. Jest jednak warunek jeden niedoceniany przez nas, warunek kardynalny, którym jest ułatwienie obsługi samochodu.

Śmiało powiedzieć można, że do takiego rozwoju automobilizmu nigdy by tam nie doszło, gdyby nie organizacja obsługi, t. j. stworzenie szeregu Stacji Służbowych.

Od roku 1920, kiedy reklama nie dawała już odpowiednich rezultatów, zaczęto przemyśliwać o środkach powiększenia zbytu samochodów. Niektóre firmy przez racjonalne rozmieszczenie Stacji Służbowych zmniejszyły koszta reklamy powiększając kilkakrotnie obrót sprzedaży samochodów. O rozmiarach tej akcji świadczy np. fakt, że F-ma Buick Motor Co, posiada w samych tylko Stanach Zjednoczonych Północnej Ameryki ponad 6.000 Stacyj Służbowych. Nawet bardzo poważne fabryki, które nie chciały, czy też nie zdołały uznać tej zasady dziś wegetują tylko przygłuszone rozrostem firm, które na pierwszym planie postawiły t. zw. „Service", czyli obsługę. Co to jest Stacja Służbowa? Jest to solidny zakład posiadający odpowiedni lokal, warsztaty, skład części, prawidłowo zorganizowane biuro, oraz składający się z wyszkolonych pracowników personel. W zakładzie takim, pracującym pod egidą „Rozwijamy się przez obsługę" wszyscy od kierownictwa do gońców muszą przejąć się tą zasadą i w myśl niej postępować z każdym klijentem. Że zaś prawidłowo obsłużony klijent, to najlepsza chodząca reklama, przyzna wielu, ale mało kto o tem pamięta. Stacja służbowa musi mieć odpowiednią prezencję, uprzejmych pracowników, warsztat wyposażony w przyrządy wskazane przez fabrykę, oraz odpowiednio zaopatrzony skład części wymiennych. Zupełny brak dotąd w kraju naszym właściwych stacyj, skierował problem reparacji samochodu na niewłaściwe drogi. My bowiem staramy się jaknajrzadziej reparować samochód w Ameryce zaś starają się by niedopuścić do jego uszkodzenia. Wynikająca z tego zasada nie reparowania, a zamiany zużytej części na nową fabryczną, kieruje właścicieli samochodów do Stacji Służbowych, gdzie specjaliści jedynie są w stanie ocenić stan uszkodzenia i wykonać pewne zabiegi wskazane przez fabrykę. Bogato wyposażone pracownie doświadczalne przy fabrykach co kilka dni wydają okólniki rozsyłane następnie do Stacji Służbowych dla „Swoich ludzi", zawierające niezmiernie cenne rady i wskazówki, jak ulepszyć, lub konserwować daną część. Ścisły kontakt licznych Stacyj z fabryką macierzystą daje wprost nadzwyczajne wyniki z których korzystają posiadacze samochodów, stacje i fabryki.

Nienadużywanie dobrej wiary klijentów gwarantowane jest tu solidnością firmy, a świadomość interesu i odpowiedzialność za wykonaną robotę warunkuje wskazaną oszczędność zmienianych części.

Zrozumienie wspólnego interesu przedsiębiorcy i klijenta stwarza atmosferę zaufania, które tak konieczne jest szczególniej wówczas, gdy klijent nie jest fachowcem.

O ile z jednej strony musimy podnieść ilościowo i jakościowo istniejące Stacje Służbowe w Polsce, o tyle, nasi automobiliści powinni je popierać w swym dobrze zrozumianym interesie.

Pierwszą taką stacją służbową *„Delco-Remy"*, a więc obejmującą ustroje elektryczne 320 marek samochodowych w Ameryce i Europie jest powstała w roku 1925 w Warszawie placówka p. f. *„Elis"* Elektryczne Instalacje Samochodowe, Bobrowscy i Słubicki inż., przy ulicy Kazimierzowskiej Nr. 74 (Mokotów). Kierownik jej przez dłuższy czas studjował zagadnienie obsługi w Ameryce i zdobył odpowiednią wiedzę i zaufanie f. *„Delco-Remy"*, która mu powierzyła swoją reprezentacje na Polskę i w. m. Gdańsk. Równocześnie firma *„Elis"* posiada reprezentację akumulatorów zasłużonej firmy Willard Storage Battery Co,. oraz szybkościomierzy A. C., Spark Plug Co.

Wszystkie samochody produkcji bezwątpienia najpotężniejszej organizacji, jaką jest dzisiaj General Motors są wyposażone w powyższe przyrządy.

Każden z posiadaczy wymienionych samochodów znajdzie jaknajżyczliwszą pomoc i radę w firmie *„Elis"*, która z całą gotowością służy swym pośrednictwem przy wypełnianiu zobowiązań gwarancji fabrycznych, a opiekę nad tymi przyrządami uważa za swój miły obowiązek.

Rozporządzając własnym terenem i budynkami, mając postępowo urządzony skład części zapasowych dostarczanych klijentom po cenach fabrycznych, młoda ta firma pozyskała sobie długi szereg życzliwych klijentów. —

Charakterystycznem jest jej narzekanie na minimalną obsługę jakiej wymagają ustroje Delco-Remy.

Jako wzór postępowej „Stacji Służbowej" firma *„Elis"* po za normalną pracą prowadziła próby zwiększenia siły świateł, które nawet w nowoczesnych wozach amerykańskich są w naszych warunkach niedostatecznemi. Próby te wypady pomyślnie.

Zainteresowanym polecamy firmę *„Elis"*, która chętnie udzieli potrzebnych informacji, oraz szybko przeprowadzi konieczne przeróbki.

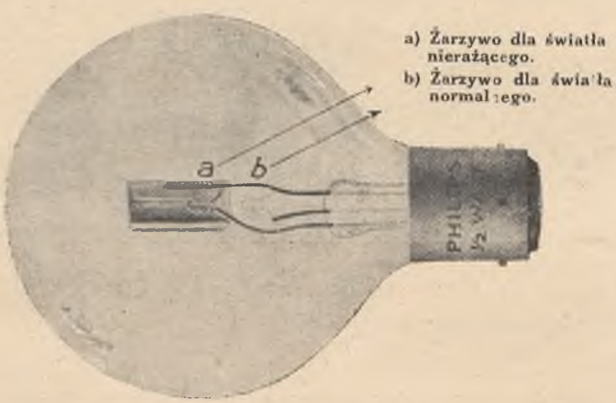
E. K.

O oświetleniu samochodowem

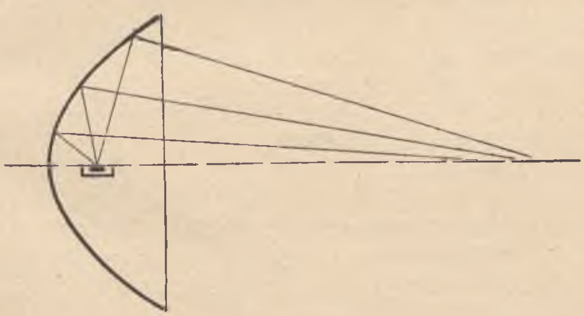
Każdy kierowca samochodowy zdaje sobie sprawę, jak ważną rolę odgrywa przy samochodzie zastosowanie racjonalnego oświetlenia, bowiem od odpowiedniego oświetlenia w wie kiej mierze zależy bezpieczna jazda w nocy.

Szczególnie ważną rzeczą jest, aby przy spotykaniu się samochodów, jadących z przeciwległych stron, kierowcy nie byli zarzuceni światłem reflektorowem, powoduje to bowiem chwilowe oślepienie, przyczyniając się do wielu nieszczęśliwych wypadków.

Chodzi więc przy oświetleniu samochodowem o to, aby mieć możność dowolnego dysponowania tak światłem nieoślepiającem jak i światłem dalekonośnem. Możliwości te osiągamy przez zastosowanie znanych już na rynku żarówek 2-światłowych PHILIPSA DUPLO. Rycinę układu ogni k w tych żarówkach podajemy poniżej.

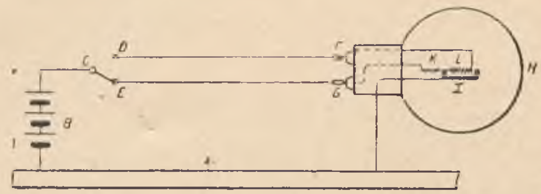


Konstrukcja tych żarówek wykazuje, że dla wytwarzania normalnego oraz nierażącego światła, posiada Philipsa żarówka DUPLO 2 oddzielne ogniska. Jedno ognisko daje normalny dalekonośny, jednakże oślepiający snop światła; ognisko drugie jest zmontowane w metalowem okryciu w ten sposób, że wszystkie promienie, odbijając się o górną część reflektora padają tylko w dół. Unika się przez to oślepiania,



Zalety lamp DUPLO Philipsa: Wielką zaletą tych żarówek jest to, że oba ogniska wydają jednakową światłosiłę. Po przełączeniu więc oświetlenia normalnego na nierażące zachowuje się tę samą światłosiłę, jak i poprzednio.

Żarówki Philipsa DUPLO można zastosować do różnych marek samochodowych, należy jednak nadmienić, iż przy samochodach, w których używa się dotychczas żarówki jednokontaktowe, instalacja oświetleniowa musi ulec zmianie, gdyż żarówki dwuświatłowe Philipsa DUPLO wymagają instalacji świetlnej, jak w poniższej rycinie:



Na tej rycinie oznaczono:

literą *A* — podwozie samochodu, używane do odprowadzania prądu,
„ *B* — baterję lub dynamo,
literami *C*, *D*, *E* — przełącznik,
literą *F* — kontakt cokołu dla światła nierażącego,
„ *G* — kontakt cokołu dla światła normalnego (dalekonośnego),
„ *H* — balon lampy,
„ *I* — okrycie ogniska światła nierażącego,
„ *K* — ognisko światła normalnego,
„ *L* — ognisko światła nierażącego.

Wzajemne położenie kontaktów cokołu *F* i *G*, okrycia *I* i sztyftów uwidoczniono w poniższych rysunkach:



Cokół francuski 3-sztyftowy (853)



Cokół amerykański mały Svan 2-sztyftowy (833)

ROZWÓJ POLSKIEGO PRZEMYSŁU ELEKTROTECHNIKI PRECYZYJNEJ



1) Probiernia i kontrola wykończonych magnet 2) Dział naprawy dynamomaszyn i starterów 3) Dyrekcja wraz z grupą pracowników z okazji 5-lecia firmy 4) Główny dział mechaniczny 5) Dział naprawy magnet

Minęły czasy, gdy magneto lub dynamomaszyna były dla sportsmena-automobilisty czarną magją i zepsucie się ich powodowało unieruchomienie auta na dłuższy przeciąg czasu.

Popularność i zaufanie jakiemi cieszy się zdawna znana w Warszawie firma „**Magnet**" Z. Popławski, wyróżnienie swe zawdzięcza jedynie rzetelnej i uczciwej pracy, oraz solidnej obsłudze swej klijenteli. Pozostając od roku 1922 pod kierunkiem znanego fachowca p. Zygmunta Popławskiego, rozporządzającego znakomicie wyszkolonym personelem, w warsztatach swych wykonywuje wszelkie roboty wchodzące w zakres instalacji elektrotechnicznych na samochodach współczesnych. Do robót tych zaliczyć należy przedewszystkiem reperacje magnet wszelkiego typu oraz dynamomaszyn, starterów, jak też innych części składowych stacji światłostarterowych. Dążeniem jednak firmy jest uniezależnienie się w miarę możności od produkcji zagranicznej w tej dziedzinie. W tym celu uruchomiła ona specjalny dział o charakterze wytwórczym, a mającym na celu produkowanie i przewijanie tworników do magnet, dynamomaszyn oraz regulatorów-wyłączników samoczynnych i t. p. Podkreślić należy, iż przez to posunięcie dyrekcja omawianej firmy staje na czele producentów wytwórczości krajowej w tej gałęzi. Znakomite wyekwipowanie warsztatowe nadaje firmie charakter przodujący wśród wszelkich tego typu i rodzaju przedsiębiorstw nietylko w Warszawie lecz i w całej Polsce. Nie można się tedy dziwić, gdy poczta codzienna przynosi stale nadsyłane z prowincji bliższej i dalszej części składowe instalacji elektrotechnicznych do ich reperowania. Racjonalny podział na specjalne działy pozwala na jaknajbardziej szybkie i punktualne wykonywanie zleceń. Firma „**Magnet**" jako najstarsza w tej gałęzi jest obficie zaopatrzona w różnego typu magneta, dynamomaszyny, startery i akumulatory, a także posiada autoryzywane warsztaty „**Forda**" i skład ich części zamiennych, stając się przez to samo najtańszem źródłem zakupu. Przy okazji wypada podkreślić i to, iż p. Zygmunt Popławski od dnia 15 listopada 1927 r. otrzymał generalne przedstawicielstwo na Rzeczpospolitą Polską znanej fabryki francuskiej S. E. V. (Societe Anonyme des Équippement Électrique des Vehicules) oraz zastępstwo Zakładów Akumulatorowych „**Tudor**" i że wszelkie zapytania w sprawach zakupu artykułów wspomnianych fabryk kierować należy do Niego.

Tedy pamiętajcie, **Automobiliści** w razie potrzeby: „**Magnet**" Warszawa — **Hoża Nr 33**, tel. 19-31 — a Wasze maszyny stać nie będą!



BILANS ZAMKNIĘCIA

Rozedrgało się wokół nas echo pracy dziesiątek tysięcy motorów — powiało potęgą siły setek tysięcy — czy może już miljonów? — koni parowych — zakotłowało się wszystko — zbenzynowało. Poczęto gwałtownie dodawać gazu, zwiększać szybkość i wydzierać sobie zwycięstwa na wszystkich możliwych torach, trasach, autodromach, ringach, szosach i polskich drogach. Kręcono karki—rozbijano łby o drzewa — demolowano maszyny — ustanawiano rekordy torów — państw — świata — aż walka zacięta o prymat skończyła się, by rozigrać się w roku przyszłym na nowo.

Widok pobojowiska nasuwa zawsze refleksje bez względu na to, czy będzie to niegdyś piękna polana, zryta dziś lejami granatów — czy też wielki arkusz papieru, pokryty wynikami walk benzynowych. Refleksje na temat zwycięstwa.

Kto zwyciężył?

Czy też raczej powiedziećby należało: co zwyciężyło?

Przemysł czy sport?

Zdaje się sprawdzać stara, jak świat, prawda: zwycięzcą jest silniejszy. W danym razie prawda, ta trąci nawet pewnemi pojęciami socjalnemi, gdyż powiedzieć można nie bez pewnej przesady, iż zwyciężył bogatszy — zwyciężył przemysł. Jeśli bowiem przyjrzymy się sumarycznym wynikom wszystkich zapasów sezonu, to na czoło wysuną się przedewszystkiem marki fabryczne, a dopiero poza niemi stoją ci, dzięki którym marki te zdobyły swą sławę światową na torach. Przyzwyczailiśmy się już nawet do tego, by mówić, iż w wyścigu takim — to a takim zwyciężył np. Delage przed Bugattim, przyczem wóz zwycięzki prowadził X. Sam fakt przygotowania do danego wyścigu specjalnych maszyn przez fabryki i wycofywania tych maszyn bądź to przez wzgląd na silną konkurencję, bądź to przez wzgląd na niedostateczne wykończenie i przygotowanie maszyny mówi sam za siebie. Sport samochodowy zastąpiony został całkowicie przez walkę przemysłu, walkę ambitną, unikającą kompromitacji. Zrzadka tylko odbywa się gdzieś wyścig lokalny o charakterze istotnie sportowym. Lecz przeważnie walczą fabryki — i oto pierwszy rezultat: doroczna olimpjada samochodowa Wielka Nagroda Europy — gromadzi na starcie sześć maszyn, z których jedna, przez wzgląd na brak wyraźnych konkurentów — jest á priori predystynowana do zwycięztwa. I mogłaby nie zwyciężyć jedynie dzięki wypadkowi. Pompatyczna nazwa zmagań, do który stanąć winny-by wszelkie marki samochodów, roszczące sobie pretensję do tytułu budowniczych samochodów sportowych czy wyścigowych, staje się synonimem parodji.

Zwycięztwo zidentyfikowano z pojęciem szybkości. Przemysł, występujący do walki, ma to przedewszystkiem na względzie i tworzy nowotwory techniki, których jedynym zadaniem, jest jaknajszybsze parcie wprzód i pod górę. Pomijam Suan-Beam'a mjr. Seegrave'a, jako coś zupełnie specjalnego, ale wspomnieć chcę wielkie wysiłki produkcji niemieckiej i strach, jaki mimo wszystko wywołuje ona, odstraszając wielokrotnie kierowców od konkurencji z takim Mercedesem — S. Jeszcze jeden dowód słuszności poprzedniej tezy: Mercedes musi stale tak długo zwyciężać, dopóki w oczach laików nie stanie się jedynym, bezkonkurencyjnym, najlepszym. Zwycięzca przecież musi być takim — musi być lepszym od małej Tatry czy Opla. Owo tedy zużytkowanie całkowitej energji dla wywierania wpływu decydującego na opinję społeczną o danym samochodzie, owo wykorzystywanie rzekomo sportowych imprez dla celów przemysłowo-handlowych, jest drugim czynnikiem, charakteryzującym sezon ukończony.

Sport, jako taki, zmarł prawie zupełnie. Kurczowe trzymanie się kierownicy rozpędzonego do ostatnich możliwości samochodu dowodzić może siły fizycznej, lecz nigdy sportowości. Wyścig Tatrzański — przeciwnie. Wiemy, iż startowało na nim kilka jednakowych maszyn, a jednak — wyniki są inne. Tu bowiem wchodzi w grę już czynnik sportu, czynnik, jakiego wymaga się od każdego — powiedzmy — lekkoatlety. Osobiste uzdolnienia, odwaga, trainning decydują o zwycięztwie. Jedynie tedy zapasy górskie pozostały wierne ideom sportu. I tu jednak przemysł robi swoje: nie wystawia obsad fabrycznych, a jeśli je wystawia, to tylko tam, gdzie boi się konkurencji. A przecież i sportowi stać mogłoby się zadość, gdyby nie dążenie reklamowe, gdyby nie owo właśnie unikanie publicznego egzaminu. Pomyślmy, ile emocji dałby odbyty na francuskim terenie wyścig dwu zupełnie jednakowych (np. półtoralitrówek) samochodów Bugatti i Delage, kierowanych przez dwu jednakowej miary kierowców (Benoist i Boillot) i ile zawierałby w sobie charakteru nawskroś sportowego? Ale—przelęknie się albo Delage, albo Bugatti... przez wzgląd na opinję i na wentualne zmniejszenie popytu. Więc nadal trwa i trwać będzie walka nie bezpośrednia, a poprzez opinję przypuszczeń, urabiającą sławę tej czy innej marce samochodowej. Do tego celu przedewszystkiem zużytkowany jest sport.

Nie mam bynajmniej zamiarów refomatorskich. Pragnę tylko podkreślić uderzające szczegóły. Do rzędu tych należy pewne otrzeźwienie, sfer, automobiliz-

mem kierujących — otrzeźwienie, które spowodowało skierowanie uwagi na stronę — rzekłbym — utylitarną. Mam na myśli wolną formułę, ten pierwszy krok handicapowania stających do konkursu maszyn, gdzie czynnikiem głównym jest przestrzeń. Ten objaw handicapowania winien być jednak rozszerzony przez przedewszystkiem podział maszyn na maszyny prywatne i fabryczne, przez odrębne ich kwalifikowanie przy ustalaniu ostatecznych wyników. Jeśli wymagamy od sportu walki lojalnej i gentelmańskiej — wymagajmy jej również od przemysłu, który korzysta z dobrodziejstwa sportu i zainteresowania się nim, by pod jego płaszczykiem przemycać swoje cele reklamowe. Przyczem — nie wykluczając bynajmniej emocjonującego i posiadającego pewien charakter sportu czynnika szybkości — nadać należałoby zapasom firmowym charakter przedewszystkiem użytkowy. Niechaj sport, patronując zamierzeniom przemysłu, daje laikowi właściwe o samochodzie pojęcie. Niech nie dyskwalifikuje — że użyję tu już raz przytoczonego przykładu — małej Tatry przez fakt pobicia jej przez wielkiego Mercedesa, w dodatku częstokroć fabrycznego. To byłaby reforma pierwsza.

Drugą reformą byłoby wprowadzenie zawodów o charakterze nawskroś użytkowym. Charakter ten nosi poniekąd rozgrywka o Wielką Nagrodę Komisji Sportowej A. C. F., u nas zaś zainicjowała redakcja „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego", raid na oszczędność, który — o ile się odbędzie — będzie pierwszą u nas próbą podkreślenia praktycznej wartości konkurujących samochodów w pewnym zakresie ich użytkowości. Dalsze próby nie powinny być zaniechane.

Niema na świecie sportu, któryby tak silnemi związany był węzłami z przemysłem, jak automobilizm. Czy przyszło nam kiedy do głowy zapytać, z jakiej garbarni pochodziła skóra piłki, którą rozegrano ostateczny match, decydujący o mistrzostwie angielskiej Ligi Zawodowej Piłki Nożnej? Czy interesowaliśmy się kiedykolwiek nazwiskim dostawcy siana dla stajni, której przedstawiciel zwyciężył w Derby w Doville? Czy zapytywał kto kiedy, z jakiego drzewa pochodziła pałeczka, którą wprowadzono do bramki zwycięzki krążek hockey'owy? Ale motory, ale opony, świece, magneta, oleje, benzyna — wszystko to jest poniekąd konieczne i to jest — zdawałoby się — głównym celem zawodów. Taki stan rzeczy musi się zmienić. Sport, o ile nim ma być automobilizm, musi wyeliminować czynniki uboczne. Musi w automobilizmie znaleźć odrębne miejsce. miejsce czyste. Obok niego mogą wykwitnąć wszelkie postacie inne, na czoło których wysunąć się winna użytkowość, rozpatrywana przez pryzmat czy to oszczędności w paliwie, czy wytrzymałości na dane drogi — lecz też w postaciach czystych, samodzielnych. Tylko naówczas sport automobilowy stanie na równi z innymi sportami i uczciwie spełniać będzie swe trudne zadanie patronowania przemysłowi, niejednokrotnie nadużywającemu jego autorytetu.

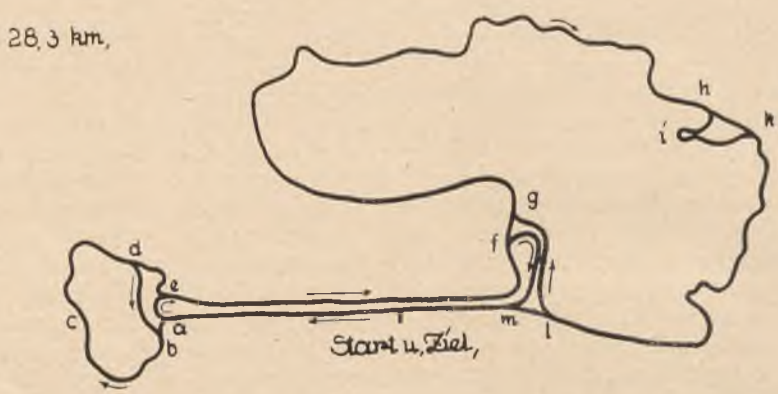
Tego obecny bilans zamknięcia nie wykazuje. Nie wykazuje zysków. Jest bilansem ujemnym. Niechaj tedy będzie bodaj materjałem, na którym oparte wnioski pozwolą osiągnąć większą równowagę bilansu. Dotychczas bowiem debet przemysłu zbytnio przeważa!

Bolesław J. Kachel.

Z ZA KULIS NÜRBURG-RINGU

Kamień węgielny pod budowę toru Nürburg-Ring, którego inicjatorem jest dr. Kreutz, położono w dniu 27 września 1925 roku. Tor odległy jest o 45 klm od Bonn, 75 klm od Kolonji, 65 klm od Koblencji i 30 klm od słynnego Bad Neuenhar, a przeprowadzony śród starych lasów i pól Eifel, wokół prastarego niemieckiego zamku Nürburg, skąd też i nazwa jego pochodzi [1].

Dwa lata niespełna trwała praca nad budową toru. Nie bez wielkiego znaczenia były tu i kredyty rządowe, pomijając już ten fakt, iż przy pracy znalazło zatrudnienie 2500 bezrobocznych dziennie, co zaś do automobilizmu, to rozwiano wszelkie projekty budowy torów lokalnych, jakich w Niemczech, dzięki inicjatywie prywatnej czy handlowej, namnożyło się wiele. W okresie czasu od 25.IX.25. do 11.VI.27. odbyto 67 posiedzeń, które zdecydowały o zrealizowaniu trasy. W trakcie robót



a, b, c, d, e, f, g, h, i, k, l, m — wielki tor 28,5 km

a, e, f, g, h, i, k, l, m — północny tor 22,5 km

a, b, c, d, f, m — południowy tor 8 km

a, e, f, m — mały tor 2 km

h, k — spadek

d, b południowy tor łącznikowy

l, g — północny tor łącznikowy

nie omieszkano informowania przedstawicieli licznych w Niemczech klubów samochodowych i prasy krajowej oraz zagranicznej o stanie robót, urabiając dla toru z góry przychylną opinję i sławę.

Praca nad budową toru nie była pozbawioną przykrości. Z nich najpoważniejszą było bróżdżenie spółki handlowej Solitudérennen. Zwołane do Stuttgart'u przez to towarzystwo posiedzenie prasy miało wykazać całą bezcelowość budowy toru i celowość utrzymywania status quo, przy któ-

[1]) Niemcy nie są zadowoleni z tej nazwy i woleliby „Ring am Rhein" lub „Rhein-Ring", co jest zrozumiałe z punktu widzenia celów i dążeń politycznych.



Odcinek trasy

rym miały mieć nadal wielkie znaczenie tory poszczególne. Rzecz prosta iż handlowe znaczenie przedsiębiorstwa znajdywało tu swoje usprawiedliwienie. Jednak sam fakt zwalczania nowego toru spotkał się z nader ostrem przyjęciem ze strony zarówno krajowej, jak i zagranicznej prasy sportowej i fachowej. Decyzje, jakie na wspomnianym posiedzeniu zapadły, ugruntowały tylko zamierzenia kierowników budowy i stwierdziły, iż trasa Solitude służyć może na przyszłość jedynie dla motocykli solo w krajowych zawodach. Reszta zawodów przeniesiona być winna na trasę Nürburg. Zdaniem Niemców, ta właśnie opinja zdecydowała o losach toru,



Na trasie

Położony na południe od Berlina i na północ od Trier w okręgu Nadrenji, posiada tor o charakterze wielkiej nieprawidłowej ósemki. oprócz głównego, kilka torów dodatkowych, służących poszczególnym celom. Charakterystyka najważniejszych danych przedstawia się następująco: szerokość 9—20 mtr. (przed trybunami); przeciętna różnica wzniesień $6\frac{1}{2}\%$; 88 wiraży lewoskrętnych i 84 prawoskrętnych; trzy wiraże o śr. łuku 30 mtr. 25 o śr. 50 mtr, pozostałe o śr. 100—300 mtr., co pozwala na rozwinięcie wielkich szybkości. Ścisłe przepisy dojazdowe każą się trzymać wyłącznie dróg, w tym celu przeznaczonych. przyczem sam tor otwarty jest stale dla pojazdów mechanicznych.

Tor, jako nie mający przeznaczenia komunikacyjnego, pomyślany jest, jako całość zamknięta o charakterze doświadczalnym. Charakter wyścigowy, jako mieszczący w sobie dążenie do osiągnięcia możliwie wielkiej szybkości, grać miał rolę drugorzędną. Chodziło tedy niejako o prywatną drogę długości 28.3 klm i przedewszystkiem wyłączono możliwość stawiania na drodze jakichkolwiek budynków. Dla doświadczenia właśnie przeprowadzono tak liczne wiraże, których liczba przy długości trasy wyścigu 400 km wynosi 2400. Wiraże położone są niezwykle gęsto. Dość powiedzieć, iż na jednym z kilometrów znajduje się ich 13, czyli od wirażu do wirażu przestrzeń wynosi zaledwie 75 mtr. Na innym klm. przestrzeń ta wynosi 85 mtr.. na trzecim 90 mtr. Jeśli te dane porównamy i zestawimy z poprzednio cytowanemi promieniami poszczególnych wiraży, to stanie się rzeczą zrozumiałą, iż nawet dla dobrego kierowcy przejażdżka po torze nie należy do rzeczy zbyt łatwych. Dodać jeszcze wypada różnice wzniesień dochodzące 27% i spadki 14-sto procentowe.

Pracę wykonywało dziennie 2500 bezrobotnych z okręgu Koblencji, gdyż okręg Adenau, jako nieprzemysłowy, nie mógł dać wystarczającej do pracy liczby rąk. Ogólny koszt budowy toru wynosił 8 miljonów GMk.

Duże ułatwienie przy budowie, stanowiło znalezienie basaltu w wielkiej ilości przy samym prawie torze, zaś pozostałe niezbędne dla budowy materjały dowoziły kolejki wązkotorowe ogólnej długości 53 klm. Tą samą drogą wywożono materjały zbędne, jak skopaną ziemię i skały w ogólnej ilości 340 tys. mtr. sześciennych. Dla robotników zajętych przy budowie toru wybudowano specjalne baraki, jak też postawiono specjalne garaże dla parowych i mechanicznych łamaczy kamieni. Po splanowaniu trasy przystąpiono do układania podłoża i nawierzchni, przyczem nad rozwiązaniem tych dwu zagadnień pracowała specjalna komisja, wyłoniona przez Ministerstwo Komunikacji Rzeszy przy współudziale szeregu specjalistów-techników drogowych. W rezultacie postanowiono ułożenie podłoża basaltowego i zużytkowanie tego materjału dla nawierzchni miejscami tylko. Co do nawierzchni to lwia jej część pokryta jest makadamem pozatym jednak stosowano na poszczególnych odcinkach rohubenit i soliditit (spadki) bitumuls, covabit i emul-



Słynny 27^0 spadek (na planie oznaczony literami *h — k*)

bit (wiraże wązkie i ostre), vialit i magnon (wzniesienia ostre). Wszystkie wspomniane preparaty odznaczają się wielką odpornością na zmiany temperatury i z tego powodu zapewniają długotrwałość i dobry stan nawierzchni. Zaznaczyć tu wypada, iż postanowienia, dotyczące tak różnorodnych materjałów dla budowy nawierzchni, zapadały w łonie komisji na drodze kompromisu, mającego pogodzić zwolenników poszczególnych preparatów z ich przeciwnikami. Noszą one charakter doświadczalny.

Start i finisch mieszczą się przed trybunami, obliczonemi na 10 tysięcy miejsc siedzących. Obok trybun wybudowano trzypiętrowy dom, w którym mieszczą się stoperzy startu i finisch'u, kierownictwo wyścigu, prasa i sześciu funkcjonarjuszy telefonów, odbierających meldunki dziesięciu rozmieszczonych w różnych punktach trasy obserwatorów (punkty kontrolne). W piwnicach budynku zmontowana jest centrala telefoniczna, sala do pisania, baterje akumulatorów i wzmacniacze megafonów. Wreszcie mieści się tam i drukarnia, wydająca biuletyny o rezultatach biegów. Pozatym, jak to wspomniałem, punkty kontrolne, rozsiane po trasie, dają za pomocą telefonów znać do owego budynku, zwanego „domem sportowym", a stąd bądź z pomocą, silnie oświetlonych tablic, bądź z pomocą megafonów, podawane są do wiadomości publicznej. Sieć telefoniczna o ogólnej długości 48 klm oddaje tu wielkie usługi. Na trzy klm przed finish'em znajduje się specjalny posterunek (Vormelder), podający bezpośrednio numer i nazwę wozu, przez ten punkt przejeżdżającego, przez co widz ma ułatwioną kontrolę na tych ostatnich 3-ch klm. Centrala telefoniczna połączona jest własnym i bezpośrednim kablem z Kolonją, Koblencją, Frankfurtem i Berlinem. Wskaźniki okrążeń toru, oddzielne dla każdego kierowcy, a podające równocześnie szereg miejsc na trasie, w jakich w danej chwili znajduje się dany pojazd, uzupełniają całość aparatury sygnalizacyjnej. Wreszcie wspomnieć należy o dobrze zaopatrzonym sanitarjacie oraz o składzie materjałów zapasowych w podziemiach domu sportowego, gdzie każda firma za drobną opłatą ma możność urządzenia na czas wyścigu swego składu.

B. J. K.

KOMUNIKAT SEKCJI SAMOCHODOWEJ
KOŁA MECHANIKÓW STUD. POLIT. WARSZ.

Dnia 7 listopada w obecności p. inżyniera R. Morsztyna przedstawiciela Automobilklubu Polski, p. kapitana Sawczyka Józefa, przedstawiciela Szofera Polskiego oraz S. Łubieńskiego, S. Czernielewskiego, S. Uniechowskiego, W. Sudry, członków zarządu Sekcji Samochodowej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warsz., odbyło się losowanie premji za nadesłane odpowiedzi na ankietę samochodową, rozesłaną przez Sekcję Samochodową. Rozlosowano ogółem trzydzieści siedem premji, ofiarowanych przez firmy: „Karpaty", „Oleum", „Vacuum Oil Company" (Gargoil Mobiloil), „Caroil", „Emos", „Nobel", tudzież przez Redakcję „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego". Wygrane padły na obok podane numery.

* * *

Osoby, które, odpowiadając na ankietę, podały wyraźnie nazwiisko i adres, otrzymają bony na odbiór premji listownie już w najbliższym czasie. Osoby, które nie podały swego adresu, proszone są o zgłoszenie się osobiście w poniedziałki lub piątki godz. 13 — 14 do lokalu Sekcji Samochodowej, Politechnika (gmach główny) lub nadesłanie swego adresu, udowadniając swoje prawa, zapomocą kartki oderwanej od ankiety, zaopatrzonej w ten sam numer, co i nadesłana odpowiedź, lub udowadniając je w jakikolwiek inny sposób.

1)	753	Adler	15 kg benzyny fir. „Karpaty"	Dr Mieszkowski
2)	751	Buick	Całoroczna prenumerata Przeglądu Samochod. i Motocykl.	Meysztowicz
3)	3477	Buick	25 kg benzyny firmy „Oleum"	—
4)	3478	Tatra	2 kg Gargoyl Mobiloil	Gebethner
5)	5599	Ford	2 kg Gargoyl Mobiloil	—
6)	3992	S. A. R. A.	2 litry Caroil firmy „Oleum"	—
7)	5893	Ford	2 kg Galkar firmy „Karpaty"	Tuszyńshi i Erlich Inż
8)	5276	Indjan (mot.)	2 kg Galkar firmy „Karpaty"	Kulesza
9)	3904	Citroën	2 kg Gargoyl Mobiloil	Dr Majewski
10)	2035	Fiat	25 kg benzyny firmy „Oleum"	Wyżykowski
11)	1129	B. S. A. (motocykl)	2 litry Caroil	—
12)	3649	Magirus	5 pudełek łatek „Emos"	—
13)	2757	Austro-Daimler	2 kg Galkar firmy „Karpaty"	Min. Pracy i Opieki
14)	4698	Puch	5 pudełek łatek „Emos"	—
15)	2241	Packard	2 kg Galkar firmy „Karpaty"	Państw. Zakł. Graficzne
16)	4728	Panhard-Levassor	2 litry Caroil firmy „Oleum"	—
17)	4187	Fiat	2 kg Galkar firmy „Karpaty"	Ign. Czałczyński
18)	3113	De Dion Bouton	5 kg oleju Nobel	Miejskie Zakł. Sanit.
19)	4267	Austro-Daimler	2 kg Galkar firmy „Karpaty"	—
20)	4264	Ford	2 kg Gargoyl Mobiloil	Idzikiewicz P.
21)	2294	Harley-Davidson	2 litry Caroilu firmy „Oleum"	—
22)	2567	Tatra	Całoroczna prenumerata Przeglądu Samochod. i Motocykl	—
23)	3380	Laurin-Clement	2 kg Galkar firmy „Karpaty"	Schiele
24)	5304	Laurin-Clement	25 kg benzyny firmy „Oleum"	Państw. Zakł. Graficzne
25)	5187	Dodge	2 kg Galkar firmy „Karpaty"	—
26)	1168	Indjan	15 kg benzyny firmy „Karpaty"	J. Buzycki
27)	2873	Ford	2 litry Caroilu firmy „Oleum"	—
28)	4451	Ford	2 kg Galkar firmy „Karpaty"	Kasprzycki
29)	1033	Minerwa	2 litry Caroilu firmy „Oleum"	—
30)	3682	Ford	2 kg Gargoyl Mobiloil	W. Królik
31)	3072	Fiat	2 litry Caroilu firmy „Oleum"	Dr Kościński
32)	3431	Austro-Daimler	2 litry Caroilu firmy „Oleum"	—
33)	4806	Wanderer (mot.)	2 litry Caroilu firmy „Oleum"	—
34)	3196	Alfa-Romeo	5 kg oleju Nobel	—
35)	3961	Lorraine-Dietrich	2 kg oleju Galkar f. „Karpaty"	Dr Popow
36)	2716	Ford	2 litry Caroilu firmy „Oleum"	—
37)	2759	Citroën	25 kg benzyny firmy "Oleum"	Haleband.

PRZEGLĄD SAMOCHODOWY i MOTOCYKLOWY

Prenumerata „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego' wraz z dodatkami wynosi:

Rocznie 18 zł.
Półrocznie 10 zł.
Kwartalnie 6 zł.

ZNAJDUJE SIĘ W SPRZEDAŻY:

w Bydgoszczy: Nowości Codzienne, Stary Rynek 16/17;
w Grudziądzu: J. Rączy, Nowa Wieś 73;
w Kaliszu: Bazar Szkolny, Babina 28;
we Lwowie: Księgarnia Naukowa, hotel George'a;
w Lublinie: Księgarnia Gebethnera i Wolffa;
w Łodzi: Księgarnia Gebethnera i Wolffa;
w Poznaniu: Księgarnia Zamecznika, pl. Wolności 7;
w Rawie Ruskiej: L. Weber, Biuro Dzienników.

Ażeby zostać prenumeratorem „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego" wystarczy wpłacić odpowiednią sumę do P. K. O. na konto Nr 45.267 (właściciel konta Kazimierz Wallmoden). Wszelkie oddzielne zawiadomienia są zbyteczne. Wpłaty przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe.

DRUK M. S. WOJSK. WARSZAWA PRZEJAZD 10